

Veille mensuelle des Etats d'Europe centrale et balte

dans les secteurs Climat/Environnement, Energie, Infrastructures et Transport

Mai 2019

POLOGNE	1
HONGRIE	16
REPUBLIQUE TCHEQUE	18
SLOVAQUIE.....	20
SLOVENIE.....	22
LETTONIE	23
LITUANIE	24
ESTONIE	25

POLOGNE

Pour information : 1 € = environ 4,3 PLN

Nominations

- La Diète a rejeté la motion de censure déposée par l'opposition parlementaire contre M. Gróbarczyk, Ministre de l'économie maritime et de la navigation fluviale. Il a été accusé de ne réaliser que les intérêts politiques de son parti (PiS), de ternir l'image de l'économie maritime sous le précédent gouvernement et de lancer des promesses irréalisables. L'opposition lui a aussi reproché de forcer le projet d'ouverture de la Lagune de la Vistule, investissement économiquement injustifié.

Financements

- La BERD envisage d'augmenter cette année le financement du développement des ENR en Pologne. La BERD rappelle qu'entre 2012 et 2014, elle destinait à cet effet 250-350 M EUR/an. Au cours des trois dernières années ces montants étaient presque nuls, alors qu'en 2019 la BERD pourrait financer les projets polonais à hauteur d'environ 650 M EUR.
- Le bilan de 15 ans de la Pologne dans l'UE révèle que les fonds européens ont cofinancé plus de 200 000 investissements polonais à hauteur de 159,5 Md EUR entre le 1^{er} mai 2004 et le 31 décembre 2018. Au cours de cette période la Pologne a alimenté le budget européen de 51,8 Md EUR. Son solde positif s'élève donc à 107,7 Md EUR. Les dix projets bénéficiant du cofinancement européen le plus élevé sont des investissements infrastructurels, tels que la construction du métro de Varsovie, l'approfondissement à 12,5 m de l'accès maritime au port de Szczecin-Swinoujście, la construction de l'autoroute A1 entre Częstochowa et Pyrzowice, la construction des voies express S5 (Wrocław-Poznań) et S7 (Lubień-Rabka et Gdańsk-Elbląg), la modernisation des voies ferrées en Haute Silésie et sur la ligne Varsovie-Lublin.

Climat/Environnement

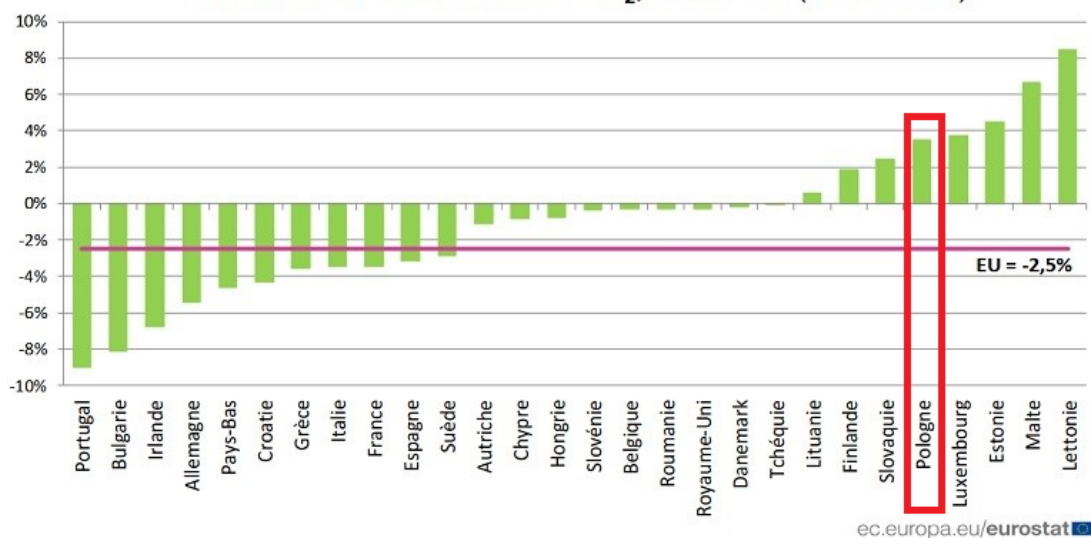
- Lors de la conférence de presse tenue le 9 mai le ministre de l'environnement Henryk Kowalczyk a présenté de nouvelles zones éligibles au soutien financier dans le cadre des programmes prioritaires du Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOŚiGW) :
 - gestion de l'eau et des eaux usées hors agglomération : le programme des prêts préférentiels pour la période 2019-2023 avec un budget de 200 M PLN (46, 5 M EUR),
 - chaulage des sols : un programme national de régénération des sols acides pour la période 2019-2023 avec un budget de 300 M PLN (69, 8 M EUR),

- élimination des films agricoles : le programme de cofinancement pour la période 2019-2021 avec un budget de 10 M PLN (2, 3 M EUR),
 - élimination d'amiante : l'objectif de ce programme prévu pour la période 2019-2023 est d'éliminer environ 285 715 t de déchets contenant de l'amiante. Son budget s'élève à 100 M PLN (23, 2 M EUR), mais ce montant sera majoré de 70 M PLN (16, 3 M EUR) provenant des fonds régionaux.
- En 2018 le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (*NFOŚiGW*) a perçu 406 M PLN (94, 4 M EUR). Les revenus proviennent des redevances et des pénalités découlant de la réglementation environnementale. Les redevances et les pénalités liées à la loi sur l'efficacité énergétique étaient inférieures de plus de 415 M PLN (96, 5 M EUR). Les redevances découlant de la loi sur l'eau ont augmenté de 10 à 89 M PLN par rapport à l'année 2017; les taxes liées à la loi sur les ENR se sont accrues pour atteindre 63 M PLN contre 0, 5 M PLN en 2017. Les subventions accordées par le *NFOŚiGW* en 2018 sont passées à 620, 5 M PLN (144, 3 M EUR) ce qui correspond à une hausse de 169 M PLN par rapport à 2017. Le financement du *NFOŚiGW* en 2018 s'est élevé à 623, 5 M PLN.

Qualité de l'air

- Le gouvernement a validé le projet d'amendement de la loi sur la protection de l'environnement et de la loi concernant l'Inspection Commerciale qui introduira les pénalités pour la mise sur le marché des chaudières ne répondant pas aux normes sur les combustibles solides. Il s'agit des chaudières utilisées par les ménages et par les petites entreprises qui contribuent largement au smog. Conformément à la loi amendée l'inspecteur de l'Inspection Commercial pourra infliger une sanction dont le montant dépendra du chiffre d'affaires de l'entreprise de l'année écoulée.
- Le Ministère de l'environnement a préparé un projet d'amendement de la loi sur la protection de l'environnement concernant les programmes de protection de l'air. L'objectif de la réglementation modifiée est de se conformer à l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 22 février 2018 dans lequel la Cour a constaté que la Pologne enfreignait la législation européenne sur la qualité de l'air et a indiqué que les valeurs limites de concentration dans l'air de particules fines (PM10) étaient dépassées « de manière persistante ». Conformément à la loi amendée, les programmes de la protection de l'air seront toujours préparés par les maréchaux des voïévodies, mais le délai de préparation de ces programmes sera raccourci de 3 mois (15 mois au lieu de 18 mois). De plus, afin de renforcer le contrôle d'exécution des programmes de la protection de l'air, le projet de loi prévoit une obligation du suivi annuel de réalisation de ces programmes par les communes. Les maréchaux devront informer le ministre de l'environnement sur la mise en œuvre des programmes. Par ailleurs, le projet prévoit aussi des amendes supérieures à 50 000 PLN pour le défaut de réalisation de ces programmes.
- Selon les premières estimations établies par la Commission européenne, les émissions de CO₂ dans l'UE ont diminué de 2,5% en 2018 par rapport à 2017. Selon les estimations d'Eurostat, les émissions de CO₂ ont diminué dans une majorité d'États membres. La baisse la plus élevée revient au Portugal (-9,0%), suivi de la Bulgarie (-8,1%), l'Irlande (-6,8%), l'Allemagne (-5,4%), les Pays-Bas (-4,6%) et la Croatie (-4,3%). Des hausses ont été enregistrées dans huit États membres : dont la Pologne (+3,5%), la Lettonie (+8,5%), Malte (+6,7%), l'Estonie (+4,5%), Luxembourg (+3,7%), la Slovaquie (+2,4%), la Finlande (+1,9%) et la Lituanie (+0,6%).

Variation des émissions de CO₂, 2018/2017 (estimations)



- Selon le portail www.gamwzielone.pl les bureaux régionaux du Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (WFOŚiGW) ont déjà reçu plus de 54 000 demandes dans le cadre du programme « Air pur » (Czyste powietrze). Les contrats de cofinancement ont été signés pour environ un cinquième des demandes. Selon l'association 'Alerte au smog' le nombre des demandes soumises est très faible à cause de la défaillance du système de gestion du Programme. Actuellement, seulement seize bureaux régionaux (WFOŚiGW) accueillent et valident les demandes de cofinancement. Pour surmonter ce problème, le Ministère de l'environnement envisage d'inclure les communes dans le processus d'attribution des subventions et des prêts. Pour rappel, le programme prévoit d'ici 2028 le cofinancement de la modernisation thermique de quatre millions de maisons individuelles ainsi que le cofinancement du remplacement des chaudières polluantes par des unités plus modernes. Son budget s'élève à 103 Md PLN (24 Md EUR), dont 63,3 Md PLN en subventions et 39,7 Md PLN en avances remboursables.
- La start-up polonaise Airly offrant les capteurs pour la surveillance de la qualité de l'air veut continuer son expansion à l'étranger. La société créée il y a trois ans par les étudiants de l'université des sciences et de technologie AGH de Cracovie est déjà présente dans les treize pays. Dans les deux années à venir l'entreprise voudrait installer un réseau de 20 000 capteurs dans 30 pays.

Déchets

- Cet été le ministère de l'environnement envisage de procéder à de larges consultations concernant les solutions visant à élargir la responsabilité des producteurs pour les emballages. Parmi les options possibles le ministre Kowalczyk a indiqué la consigne de bouteilles en plastique qui pourrait s'élever à 10 groszys (0,1 PLN). Le ministère a en même temps précisé que ni la mise en place de cette solution, ni le montant d'une consigne éventuelle n'étaient encore décidés. Conformément à la réglementation européenne, les États membres devront également atteindre un objectif de collecte de 90% des bouteilles en plastique d'ici 2029. Chaque année sur le marché polonais on retrouve environ 220 000 t d'emballages en PET, dont uniquement un tiers est réutilisé.

Eau

- Le Ministre de l'Economie Maritime et de la Navigation Fluviale a annoncé pour cette année l'adoption par le Conseil des Ministres du Programme de Développement de la Rétention. Le programme a pour objectif d'augmenter, grâce à la construction de réservoirs, la rétention des eaux (de 6,5% actuellement à 15% en 2027) afin de minimiser les effets de la sécheresse et des inondations. Le budget du programme qui serait exécuté dans la période 2021-2027 s'élève à 12 Md PLN (2,8 Md EUR). L'argent proviendrait partiellement des fonds européens, mais aussi des groupes énergétiques qui pourraient construire près des réservoirs ou barrages des centrales hydroélectriques. Dans le programme il est également prévu de moderniser les digues et de réaliser les travaux sur le système de canaux de drainage. Dans les années 2018-2025 les investissements qui sont ou seront réalisés par la société publique « Eaux Polonaises » totaliseront près de 8,1 Md PLN (1,9 Md EUR). Il s'agit notamment de la construction du barrage Sierzewo sur la Vistule, au nord de Włocławek, des barrages à Lubiąż et Ścinawa sur l'Oder et des réservoirs de rétention dans la vallée de Kłodzko.

ENR

- Le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOSiGW) a lancé un concours pour le cofinancement des projets d'installation de cogénération à haut rendement basées sur les ENR. Le cofinancement est destiné aux investisseurs qui envisagent de construire ou de transformer les installations de production de chaleur de manière à utiliser soit la biomasse (capacité excédant 5 MWt), soit l'énergie solaire (capacité excédant 2 MWt), soit l'énergie géothermique (capacité excédant 2 MWt). Le cofinancement ne peut excéder 85% de la valeur du projet donné et maximum 15 M EUR pour chaque investisseur.
- Le powiat (canton) de Kazimierza Wielka de la région de Sainte-Croix vient de recevoir un cofinancement des fonds européens d'un montant de 8 M PLN (1,9 M EUR) pour la réalisation de forages, la mise en place d'une centrale géothermique et la construction d'un aqueduc reliant les forages géothermiques. Le projet prévoit aussi la conversion de deux chaufferies et l'installation de panneaux photovoltaïques dont l'énergie servira à propulser les pompes à chaleur.
- La société Potęgowo Mashav contrôlée par Israel Infrastructure Fund construit en Poméranie le plus grand parc éolien on-shore en Pologne. Il se composera de 81 tours éoliennes d'une puissance totale de 219,5 MW. Le coût du projet s'élève à 290 M EUR. La BERD a décidé de créditer cet investissement à hauteur de 209,1 M PLN (48,6 M EUR). Par ailleurs, le groupe énergétique public Energa est en voie de construire un parc éolien de 30 MW de puissance sur les terrains de l'ancienne mine de lignite Adamów. Le parc serait mis en exploitation au deuxième trimestre de 2020. Les tours éoliennes seront livrées par le groupe danois Vestas. Enfin, la société Novenergia, contrôlée depuis peu par le français Total, détient à Głuchowo le parc éolien de 20 MW et envisage d'y construire 20 MW supplémentaires, ce qui coûterait

environ 100 M PLN (23,3 M EUR). Ce projet serait réalisé en dehors du système de soutien aux ENR et ne prendra pas part aux adjudications prévues cette année.

- Le Vice-ministre de l'énergie, M. Tobiszowski, a déclaré qu'au cours des 20 prochaines années les investissements polonais en éolien off-shore pourraient s'élever à environ 140 Md PLN (32,5 Md EUR). L'ambition du Ministère est que la Pologne dispose de 4,6 GW de puissance dans les parcs éoliens off-shore d'ici 2030 et de 9 à 10 GW d'ici 2040. M. Tobiszowski a aussi informé que les travaux sur une loi spéciale portant sur le développement de l'éolien off-shore étaient en cours et son projet serait présenté dans la deuxième moitié de cette année. Le ministère analyse tout spécialement des systèmes potentiels de soutien à l'éolien off-shore, ainsi que l'implication des industriels locaux dans la chaîne des fournisseurs d'éléments pour les besoins de ce secteur.
- Selon le gestionnaire du système électroénergétique national, société PSE SA, la puissance totale des installations photovoltaïques connectées au système s'est élevée fin mars 2019 à 603 MW, il a noté une croissance de 131,6 MW au cours des trois premiers mois de cette année. Avec l'actuel rythme de croissance, la puissance des centrales photovoltaïques en Pologne pourrait atteindre environ 1 GW d'ici la fin de l'année. Selon l'Institut des Energies Renouvelables (IEO), les investissements en centrales photovoltaïques pourraient atteindre en Pologne près de 5 Md PLN (1,2 Md EUR) jusqu'à la fin de 2020, d'autant plus que le coût de la construction de 1 MW dans cette technologie a baissé considérablement et n'excède pas 3 M PLN (0,7 M EUR).
- Le Vice-ministre de l'énergie, M. Dąbrowski, a déclaré que l'économie polonaise et son système électroénergétique n'étaient pas encore préparés à une expansion rapide des ENR. Leur développement devrait suivre une voie progressive, en stricte relation avec la mise en place de puissances de réserve et de sites de stockage d'énergie. Il a aussi signalé que le gouvernement prévoyait le développement successif des sources d'énergie dispersées : clusters et coopératives énergétiques, groupes de prosommateurs. Un progrès dans ce domaine est déjà visible, le nombre des micro-installations énergétiques ayant augmenté de 16 000 en 2016 à 54 000 en 2018.
- Le groupe des centrales électriques PAK, contrôlé par M. Zygmunt Solorz, recherche de nouvelles sources de production d'électricité à basse émission qui constitueraient une alternative à l'utilisation du lignite dont les gisements s'épuisent. Le groupe PAK envisage ainsi de construire des parcs photovoltaïques et éoliens sur ses terrains à réhabiliter, de construire un site de stockage d'énergie et un centre logistique avec les panneaux photovoltaïques sur les toits. Il est également question de construire une unité de montage de panneaux photovoltaïques et de mettre en place une infrastructure permettant de produire, stocker et distribuer de l'hydrogène.

Efficacité énergétique

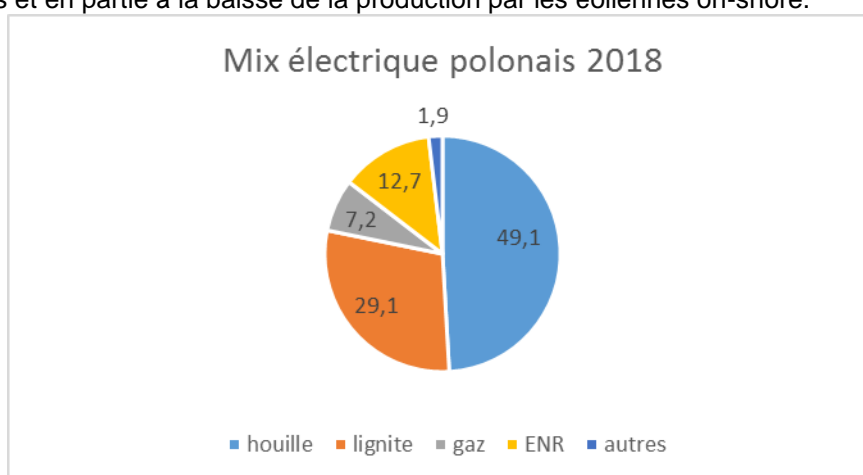
- Le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOSiGW) a lancé un concours à destination des collectivités locales et des sociétés communales pour les projets d'amélioration de l'efficacité de leurs systèmes de chauffage urbain. Le budget du programme s'élève à 100 M PLN (23,3 M EUR) en provenance des fonds européens. Y peuvent participer les collectivités et les entreprises communales des régions qui n'ont pas bénéficié d'un cofinancement dans le cadre du programme opérationnel « Infrastructure et Environnement » pour ce type de projets. Le concours permettrait de cofinancer la modernisation des systèmes de chauffage en vue de réduire les pertes sur les réseaux, de construire de nouveaux nœuds de connexion, de construire de nouveaux tronçons de réseaux de chaleur en vue de réduire le nombre de sources de chauffage individuelles, notamment celles basées sur le charbon.
- Le Parlement a voté l'amendement de la loi sur l'étiquetage énergétique des produits consommant de l'électricité. Le nouveau système établit l'échelle de A à G en fonction de la consommation d'électricité par un appareil donné. La lettre A s'appliquera aux produits les plus efficaces énergétiquement. L'amendement sert à adapter les régulations polonaises au règlement 2017/1369 du Parlement européen et du Conseil instaurant un nouveau cadre pour l'étiquetage des produits consommant de l'énergie électrique.
- Le Fonds National de la Protection de l'Environnement et de la Gestion de l'Eau (NFOSiGW) a lancé le programme « Ciepłownictwo powiatowe » (Chauffage cantonal). Le programme est destiné aux producteurs de chaleur pour les besoins du chauffage urbain détenu à 70% au moins par les collectivités locales. Il vise tout spécialement les sociétés des petites villes (jusqu'à 20 000 habitants) disposant pour la production de chaleur des installations d'une puissance n'excédant pas 50 MW. Le budget du programme s'élève à 500 M PLN (116,3 M EUR), dont 150 M PLN (34,9 M EUR) sous forme de dotations (maximum 30% du coût du projet, mais 50% dans le cas de l'application de la technologie ORC). La technologie ORC (Organic Rankine Cycle) permet de remplacer la vapeur d'eau comme fluide de travail dans des turbines à vapeur par un autre fluide caloporteur organique. Cela rend possible une production à partir des sources d'énergies renouvelables telles que la biomasse ou la géothermie. En même temps le (NFOSiGW) a lancé le programme « Energia Plus » disposant d'une enveloppe d'environ 4 Md PLN (soit 930 M EUR) et destiné à toutes les entreprises, y compris communales, qui envisagent de moderniser leurs installations et d'améliorer l'efficacité de la production et de la distribution de chaleur

provenant dans une large mesure des sources ENR. Les bénéficiaires de ce programme pourraient compter sur le cofinancement sous forme de prêts pour la période maximale de 20 ans.

Energie

Politique énergétique

- La Commission européenne a demandé au Parlement européen et au Conseil européen de réfléchir comment la taxation de l'énergie pourrait mieux contribuer à la réalisation de la politique énergétique et climatique communautaire et comment le passage à la prise des décisions par vote à majorité qualifiée (unanimité actuellement) pourrait permettre d'accélérer les progrès dans ce domaine. Elle a rappelé que le principal objectif de la politique énergétique est l'entière neutralité climatique en 2050.
- Le think tank « Forum Energii » a présenté son rapport sur le secteur polonais de l'énergie en 2018. Il en résulte que la part du charbon (houille et lignite) dans la production d'électricité n'a presque pas changé par rapport à 2017 en atteignant 78,2% contre 78,4%. Les centrales à houille ont produit 83,5 TWh (49,1%) et celles à lignite 49,4 TWh (29,1%). La part du gaz a par contre augmenté de 5,6% en 2017 à 7,2% en 2018 (12,2 TWh). L'exploitation locale du gaz a permis de satisfaire la demande en ce combustible à 21%, le reste ayant été importé, principalement de Russie (51,8%). Le rapport fait aussi état de la baisse de la production d'électricité à partir des ENR. Leur part dans la production a diminué de 14,1% en 2017 à 12,7% l'année dernière. Ce phénomène était dû en partie aux conditions atmosphériques et en partie à la baisse de la production par les éoliennes on-shore.



Source : Forum Energii

Le think tank note aussi les importations record de charbon en 2018, dont 78% provenaient de Russie et l'augmentation des émissions de GES de 4% par rapport à 2017. Cette augmentation résulte du nombre grandissant de véhicules et de la stagnation des investissements visant à limiter les émissions dans le secteur de l'énergie et de la chaleur. Dans le rapport il est constaté que ni la « Politique énergétique de la Pologne à l'horizon 2040 », ni le Plan National 2021-2030, ne sont cohérents avec les objectifs européens. Bien que les technologies ENR deviennent de moins en moins coûteuses, les objectifs polonais dans ce domaine sont peu ambitieux. Les autorités ne misent ni sur le développement rapide des ENR, ni sur l'amélioration de l'efficacité énergétique, ni sur la réduction des émissions et le pays court le risque que le secteur énergétique non modernisé et trop dépendant du charbon ne devienne un « boulet » pour l'économie nationale.

- Le Ministre de l'énergie, M. Tchórzewski, a déclaré lors du Congrès Economique de Katowice tenu les 13-15 mai à Katowice, que son ministère était en train de finaliser les travaux sur la version amendée de la « Politique énergétique de la Pologne à l'horizon de 2040 » (PEP 2040). Le document fait l'objet d'analyses et de certaines modifications suite aux résultats des consultations publiques de sa première version du mois de novembre 2018. Le Ministre a signalé les principales lignes de la deuxième version de la PEP 2040. Ainsi, la croissance de la demande en électricité estimée dans la version initiale à 1,7% par an jusqu'à 2030 croîtra plus rapidement, au rythme de 1,9% par an. Après 2030 cette croissance sera plus modeste que prévu initialement grâce à l'amélioration de l'efficacité énergétique. Les parcs éoliens on-shore qui devaient disparaître progressivement à partir de 2040 pourront fonctionner au-delà de cette date. Le Ministre a aussi annoncé pour 2019 les adjudications destinées aux grandes installations éoliennes d'une puissance totale de 3,5 GW. Il entend aussi promouvoir le développement des parcs éoliens off-shore, du photovoltaïque et des sources ENR dispersées. Le projet nucléaire de la PEP 2040 resterait inchangé. Lors de sa présentation, le Ministre Tchórzewski a aussi déclaré que l'UE devrait instaurer un impôt sur l'empreinte carbone qui frapperait les produits importés dans l'UE en provenance des pays où aucune stratégie de lutte contre les émissions de CO₂ n'était appliquée.
- Lors du débat polono-scandinave sur la coopération bilatérale dans le domaine de l'énergie, ses participants se sont accordés sur la réalisation de l'interconnecteur Baltic Pipe, le biogaz et l'énergie éolienne comme étant les champs de coopération les plus prometteurs. La coopération pourrait aussi

porter sur le captage et le stockage de CO² (technologie CCS), car les groupes Equinor, Shell et Total-Northern Light CCS envisagent de recevoir le CO² provenant des installations du bassin de la Mer Baltique et le stocker dans les gisements épuisés sur le plateau norvégien.

- Le 30 avril, la Chancellerie du Premier Ministre a lancé un concours pour le poste de Président de l'Office de Régulation de l'Énergie (URE). Le mandat de l'actuel Président, M. Bando, expire le 2 juin 2019. Il s'abstient pour l'instant de faire savoir s'il participera au concours. Rappelons qu'à maintes reprises M. Bando a critiqué la politique du Ministère de l'énergie et il a été particulièrement critique sur le vote de la loi sur le gel des prix d'électricité reprochant aux autorités de monopoliser le secteur et de faire marche arrière au bout de 30 ans de libéralisation du marché de l'énergie.
- L'Union des Entrepreneurs et des Employeurs a publié un rapport de 62 pages sur l'état actuel et les perspectives du développement du secteur de l'énergie dans le contexte de la compétitivité de l'ensemble de l'économie nationale. Il y est reproché aux autorités de nombreux abandons et le manque d'une vision stratégique qui entraînent le pays vers une récession systémique et la baisse du niveau de vie des citoyens. Les auteurs estiment que la Pologne a besoin d'une doctrine énergétique tenant compte des processus observés dans le monde et non pas des souhaits politiques. Il est nécessaire, selon les auteurs du rapport, de construire un consensus politique autour du programme de transformation du secteur de l'énergie à long terme afin d'assurer à l'industrie polonaise le niveau stable et compétitif des prix d'électricité. L'Union des Entrepreneurs et des Employeurs présente une doctrine basée sur quatre piliers :
 - ✓ diversification de sources de production et remplacement systématique de groupes publics par des sources dispersées privées. Réduction progressive des combustibles solides de manière à limiter la part du charbon dans le mix électrique à 50% en 2030 ;
 - ✓ limiter l'exploitation de charbon aux seules mines vraiment rentables. La production d'électricité basée sur le charbon ne devrait jouer qu'un rôle de garant pour l'alimentation en électricité en cas des problèmes surgissant dans le système ou en cas de demande accrue ;
 - ✓ développement des ENR comme partie de la politique nationale de promotion des sources dispersées de production électrique. Les décisions en la matière devraient être transférées dans une plus large mesure aux collectivités locales. Garantir le soutien aux installations ENR pendant 15 ans ;
 - ✓ privatisation des installations de production et des lignes stratégiques de transport d'électricité. Le rôle de l'Etat devrait se limiter à la création de la politique énergétique et à la surveillance de son fonctionnement.

Nucléaire

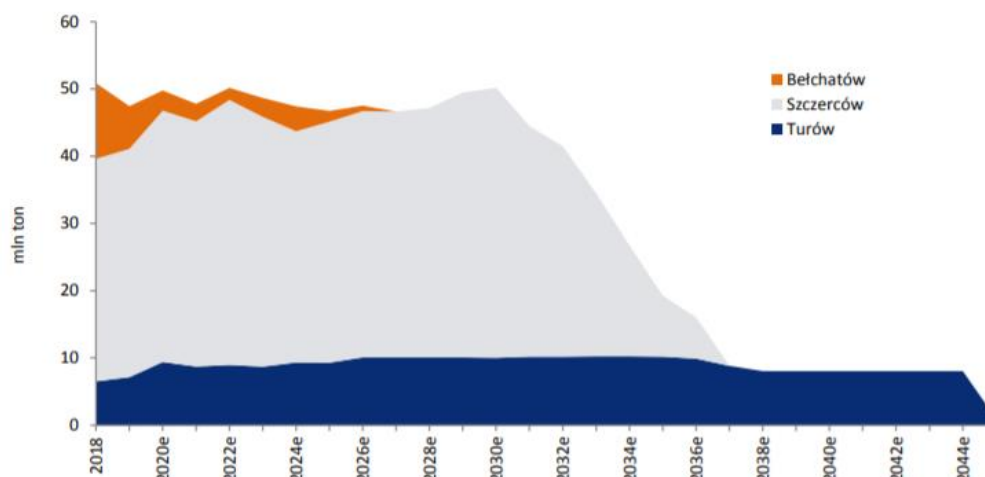
- Le Vice-ministre de l'énergie, M. Dąbrowski, a déclaré que des sociétés polonaises seraient en mesure de réaliser environ 60% du projet de construction d'une centrale nucléaire en Pologne. 70 entreprises polonaises ont de l'expérience dans ce domaine, suite à la coopération internationale et plus de 250 possèdent des compétences suffisantes pour contribuer à la réalisation de cet investissement. Il est d'avis que vers 2033 le premier réacteur alimentera le marché en énergie électrique non émissive à des prix raisonnables.
- L'Agence Atomique Polonaise (PAA) a lancé la deuxième étape de son projet biennuel ALEP (Advanced Licensing Exercise Project). Dans ce cadre, le personnel de la PAA réalisera une évaluation à blanc d'une demande virtuelle de licence pour la construction d'une centrale nucléaire. Le projet ALEP a pour l'objectif de tester l'efficacité du système polonais d'évaluation de la sûreté des centrales nucléaires projetées en Pologne.
- La société PGE EJ1, en charge du programme nucléaire, a déjà dépensé 447 M PLN (104 M EUR) au cours des dix ans de son fonctionnement. Toutefois, elle n'a toujours pas réussi à terminer les analyses environnementales et de localisation permettant d'établir le meilleur site pour la première centrale nucléaire polonaise. La société est détenue à 70% par le groupe PGE et à 30% par les électriciens Tauron et Enea et le combinat de cuivre KGHM, chacun contribuant à 10% à son capital social. Le groupe PGE envisageait de racheter ces 30%, tous les trois associés ayant donné leur accord pour cette transaction, mais depuis il s'est retiré de cette transaction sans en communiquer les raisons.

Charbon

- Le Ministère de l'environnement, à la demande du groupe PGE, a lancé la procédure d'octroi de concession pour l'exploitation du gisement de lignite Złoczew (région de Łódź). L'exploitation de ce gisement est nécessaire pour prolonger le fonctionnement de la centrale électrique de Bełchatów. Les gisements exploités actuellement s'épuisent en 2028 (Bełchatów) et en 2037 (Szczerców). Le groupe PGE envisage aussi de procéder à l'extension de la mine de lignite à Turów (Basse Silésie) qui approvisionne la centrale électrique Turów où la construction d'un nouveau bloc est en cours. La concession pour l'exploitation de ce gisement expire fin avril 2020 et PGE a déposé la demande de sa prolongation. Contre ce projet, protestent les organisations écologiques polonaises, tchèques et allemandes qui demandent aux assureurs de la mine de Turów de déclarer la non prolongation de la

police d'assurance qui expire le 31 décembre 2019. Le graphique ci-dessous présente les dates approximatives d'épuisement des gisements de lignite exploités actuellement en Pologne.

Rysunek: Wydobywanie węgla brunatnego (mln ton).

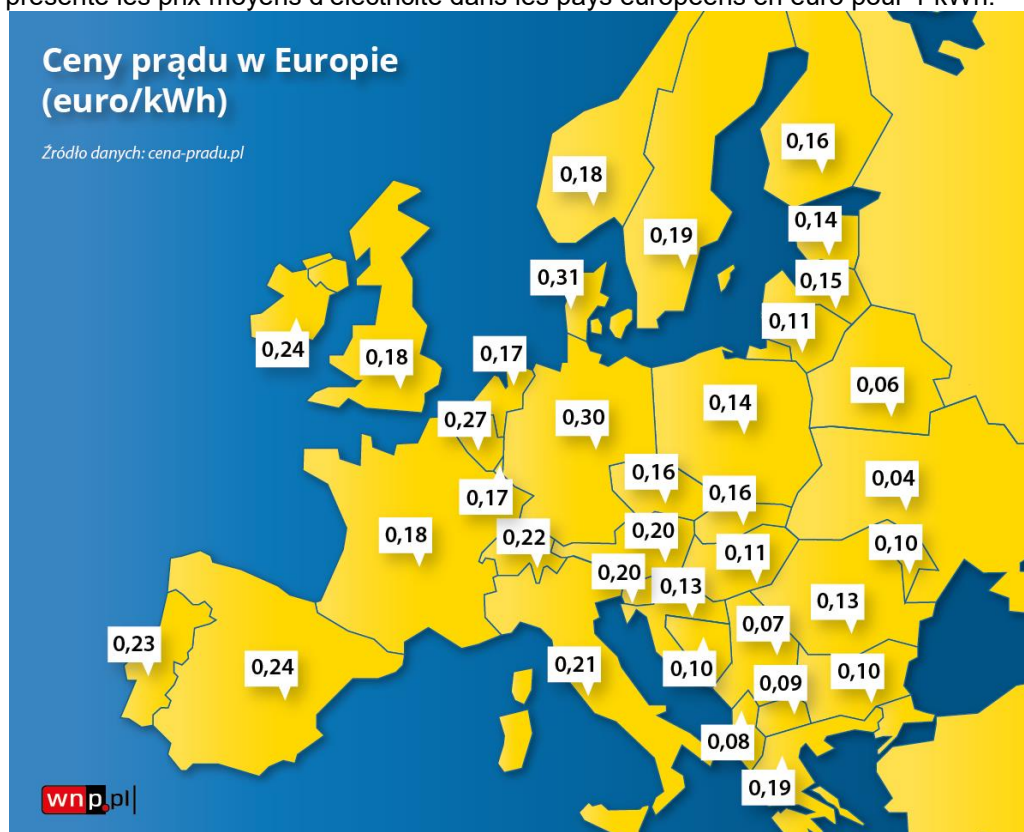


Source : Ministère de l'énergie

- La société charbonnière JSW SA est le premier producteur européen du charbon à coke, nécessaire pour la production d'acier et qui se trouve sur la liste communautaire des matières premières stratégiques. La part du charbon à coke dans la production globale de JSW SA s'élève à 69% et devrait augmenter à 80%-85% d'ici 2030, suite à la réalisation d'un important programme d'investissement. En 2018 les dépenses en investissement de JSW SA se sont élevées à 1,67 Md PLN (388 M EUR) et devraient atteindre environ 19 Md PLN (4,4 md EUR) d'ici 2030. Récemment la société a contracté deux crédits pour financer ses projets. Le premier crédit, d'un montant de 58,5 M EUR a été octroyé par la BEI et le second, d'un montant de 760 M PLN (178 M EUR), par un consortium composé de trois banques polonaises publiques (BGK, PeKaO et PKO BP) et de la banque chinoise ICBC (Industrial and Commercial Bank of China).
- Le Vice-Ministre de l'énergie, M. Tobiszowski, a déclaré que l'excédent du charbon sur le marché polonais, résultant des importations excessives, s'élève déjà à 6 M t. Ceci entraîne une forte pression sur la baisse des prix de charbon qui serait nocive pour la compagnie charbonnière PGG et la société Węglkokoks Kraj. Le syndicat « Solidarité » fait appel aux autorités en leur demandant de remédier à cette situation. Suite à un hiver relativement doux, les besoins en charbon ont diminué, ainsi que la production d'électricité et les grands groupes énergétiques ont réceptionné moins de charbon que prévu dans leurs contrats avec les mines. Les importations de 2018 se sont élevées à 19,68 M t de charbon, principalement en provenance de Russie, mais selon le Ministre Tobiszowski, elles vont afficher une baisse considérable en 2019.
- La société australienne Prairie Mining envisageait de creuser dans la région de Lublin une mine de houille « Jan Karski ». La production de charbon pourrait s'y élever à 6,3 M t/an. La mine devait être située à proximité de la mine existante Bogdanka, détenue par le groupe public Enea. En octobre 2016, moyennant 2 M EUR, la même société Prairie Mining a racheté au groupe tchèque NWR la société NWR Karbonia – propriétaire de la concession pour la mine Dębienie (Silésie), actuellement non exploitée. Les Australiens souhaitaient réactiver cette mine qui possède d'importants gisements de charbon à coke de très bonne qualité, estimés entre 260 et 300 M t. Le même site intéresse la société publique JSW SA. Dans les deux cas Prairie Mining se heurte à un refus de délivrance des concessions d'exploitation car les autorités polonaises qui privilégieraient les sociétés nationales publiques. Les Australiens ont donc décidé de nouer une coopération avec JSW SA qui a manifesté son intérêt pour les deux projets et déclare négocier avec les Australiens leur reprise. Elle réfléchit aussi au rachat du paquet majoritaire des actions de l'entreprise australienne. L'accord sur la coopération entre JSW SA et Prairie Mining vient d'être prolongé jusqu'à 28 septembre 2019. Néanmoins, le Vice-Ministre de l'énergie, M. Tobiszowski, a demandé à JSW SA de ne travailler que sur la reprise du site Dębienie et de laisser le projet « Jan Karski » à la mine de Bogdanka, étant donné que la cour de Lublin a annulé la saisie conservatoire au profit de Prairie Mining en permettant ainsi à d'autres opérateurs potentiels de demander la concession d'exploitation pour ce gisement. Tandis que le processus de décarbonation progresse en Europe, un autre groupe australien, Balamara, n'envisage pas d'abandonner ses projets miniers en Pologne. Il entend creuser à Nowa Ruda en Basse Silésie une nouvelle mine de charbon qui produirait 1,6 M t/an. La procédure de délivrance de la concession d'exploitation pour ce site est en cours. Le second projet de Balamara porte sur trois mines de charbon (gisement Sawin) à creuser dans la région de Lublin sur 137 km². La première, Karolina 1, pourrait employer 1500 personnes et produire 8 M t de charbon par an. Balamara prépare actuellement la documentation géologique pour ce projet.

Électricité

- Le Vice-Ministre de l'énergie, M. Tadeusz Skobel, assure que le système national électroénergétique est en sécurité et que le niveau de la réserve de puissance excède le niveau exigé par l'opérateur de ce système, société PSE SA. Il a rappelé à cette occasion qu'en 2019 la Pologne se doterait de 2,7 GW de puissance supplémentaire grâce à l'achèvement de la construction de nouveaux blocs, dont les principaux sont deux blocs de 900 MW à charbon dans la centrale d'Opole et un bloc à charbon de 910 MW dans la centrale de Jaworzno.
- Selon les données recueillies par le portail www.cena-pradu.pl, le prix d'électricité en Pologne pour les ménages oscille en dessous de la moyenne européenne (0,22 EUR/kWh) et avec 0,14 EUR/kWh le pays se place en 25^{ème} position parmi les états de notre continent. L'électricité coûte moins cher qu'en Pologne dans les pays tels que la Hongrie, la Lituanie, l'Estonie, la Bulgarie, la Roumanie et la Croatie. La carte ci-dessous présente les prix moyens d'électricité dans les pays européens en euro pour 1 kWh.



Source : www.cena-pradu.pl

- La loi sur le gel des prix d'électricité, votée à la hâte le 28 décembre dernier et amendée le 21 février de cette année, pose toujours des problèmes. Récemment le Ministre de l'énergie, M. Tchórzewski, a officiellement déclaré que réguler les prix d'électricité pour les entreprises constituait une aide publique. Constatation qu'il refusait d'admettre jusqu'à présent. Le projet d'arrêté définissant les principes de calcul des compensations pour les vendeurs d'électricité, paru le 14 mars, a été fortement critiqué et la législation envisagée en la matière a fait l'objet d'une intervention de la Commission européenne. L'arrêté en question n'est toujours pas publié à ce jour et les négociations avec Bruxelles sont poursuivies depuis bientôt un mois, tandis que les clients finaux (hormis les ménages) paient des factures plus élevées dans l'attente des régulations leur permettant de revenir aux tarifs de l'année passée. Selon l'Office de Régulation de l'Energie (URE), la loi sur le gel des prix d'électricité est une véritable catastrophe et constitue un grand pas en arrière dans la libéralisation de ce marché. La Commission européenne estime qu'il serait peu probable que les négociations concernant le gel des prix d'électricité soient terminées avant les élections européennes. De toutes les façons un nouvel amendement de cette législation serait nécessaire. Il en faudrait exclure les industries à grosse consommation d'électricité qui pourraient jouir en revanche des compensations qui leur seraient dédiées par une loi séparée, préparée par le Ministère de l'entrepreneuriat et des technologies.
- En 2019 le groupe énergétique Tauron envisage de dépenser en investissements entre 4 et 5 Md PLN (930-1163 M EUR) contre 3,7 Md PLN (860 M EUR) dépensés en 2018. Les principaux projets de Tauron sont la poursuite de la construction du bloc à charbon de 910 MW à Jaworzno dont l'état d'avancement est estimé à 88% et l'éventuelle reprise de parcs éoliens d'une puissance de 200MW détenus par le groupe In.Ventus.

- Le portail informatique www.wnp.pl a procédé au recensement des blocs énergétiques construits récemment, en construction et envisagés. Le tableau ci-après présente ce recensement.

Site	Investisseur	Puissance (en MW)	Combustible	Coût net (M EUR)		Date de mise en exploitation
Centrale électrique de Koziencice	Enea	1075	houille	1186		2017
Centrale en cogénération de Płock	PKN Orlen	596	gaz	302		2018
Centrale électrique de Włocławek	PKN Orlen	463	gaz	256		2017
Centrale en cogénération de Zabrze	Fortum Power	75	houille, RDF et biomasse	209		2018
Centrale en cogénération Zofiówka	PGNiG	80	houille, fines de charbon, méthane et biomasse	116		2018
Centrale en cogénération de Gorzów	PGE	138	gaz	116		2017
Centrale en cogénération ZAK à Kędzierzyn-Koźle	Groupe chimique Azoty	25	houille	70		2017
Centrale en cogénération d'Orlen à Płock	PKN Orlen	68	huile de chauffage et gaz	23		2017
Centrale électrique d'Opole	PGE	2x900	houille	2186		2019
Centrale électrique d'Ostrołęka	Energa/Enea	1000	houille	1162		2023
Centrale électrique Jaworzno III	Tauron	910	houille	1023		2019
Centrale électrique de Turów	PGE	496	lignite	837		2020
Centrale en cogénération de Żerań	PGNiG	497	gaz	349		2020
Centrale en cogénération de Stalowa Wola	Tauron avec PGNiG	449	gaz	372		2019
Centrale électrique Dolna Odra	PGE	2x700	gaz	1163-1395		2024
Centrale électrique de Grudziądz	Energa	450-750	gaz	418-698		2023
Centrale électrique Puławy	Groupe chimique Azoty	100	houille	279		2022
Centrale électrique Łagisza	Tauron	400-500	gaz	372-465		nc
Centrale Bogdanka	Enea	500	gazéification du charbon	279-465		nc
Centrale en cogénération de Zielona Góra	PGE	30	gaz	23		nc
Centrale en cogénération Czechnica	PGE	110	gaz	116		nc
Centrale en cogénération de Bydgoszcz	PGE	50	gaz	47		nc
Cokerie Radlin	JSW SA	28	gaz de coke	70		2021/2022

Source : portail www.wnp.pl

En jaune les blocs construits récemment

En orange les blocs en construction

En vert les blocs envisagés

- Les groupes Enea et Energa ont conclu un accord sur le financement de la construction du nouveau bloc à charbon dans la centrale électrique d'Ostrołęka. Chaque groupe financera l'investissement à hauteur de 1 Md PLN (233 Md EUR), le reste sera assuré par d'autres investisseurs financiers. Le bloc est en cours de construction depuis décembre 2018 par le consortium composé de GE Power et Alstom Power System. La valeur du contrat s'élève à 6,023 Md PLN (1,4 Md EUR). Le nouveau bloc serait mis en exploitation en 2023.
- Le groupe chimique Azoty a informé d'avoir choisi le consortium composé de Polimex-Mostostal et SBB Energy pour la construction d'un bloc énergétique à houille de 100 MW dans sa centrale électrique de

Puławy. La valeur du contrat s'élève à 279 M EUR nets. La signature du contrat est prévue au cours du troisième trimestre de cette année et le chantier durerait 36 mois.

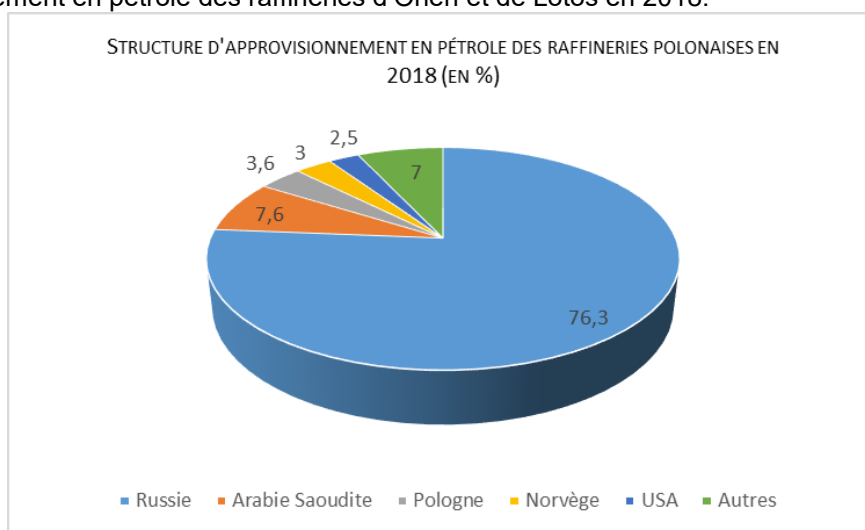
- Le groupe énergétique PGE a lancé un appel d'offres pour la construction d'un site de stockage d'énergie d'une puissance de 1 MW dans sa centrale électrique de Bełchatów. Ce serait le premier site de stockage d'énergie intégré avec un bloc conventionnel à lignite. La principale fonction du site serait l'augmentation de la puissance transmise au système électroénergétique. Le groupe PGE informe de travailler actuellement sur huit projets de mise en place de sites de stockage d'énergie d'une puissance totale estimée à 40 MW, dont deux sites qui seraient situés l'un près du parc photovoltaïque sur le Mont Żar (0,5 MW) et l'autre près du parc éolien Karnice I (1,75 MW). Les plus grands sites de stockage d'énergie seront par la suite construits près des stations énergétiques 110/20 kV Hańcza (20 MW) et 110/15 kV Orla (10 MW).
- La production d'électricité en Pologne au cours du premier trimestre 2019 s'est élevée à 42,7 TWh en affichant une baisse de 1,89% par rapport à la période analogue de l'année passée. La consommation d'électricité a atteint 44,5 TWh, soit une baisse de 1,39% par rapport au premier trimestre 2018. Les importations d'électricité se sont élevées à 2,38 TWh et les exportations – à 653 GWh. Les importations en provenance de la Suède ont constitué 31% des importations globales, suivies des importations en provenance de la Lituanie et de l'Allemagne. 29% des exportations polonaises d'électricité ont été destinés à la Lituanie, suivie de la Suède et de l'Allemagne.
- Le Ministère de l'Entrepreneuriat et des Technologies a préparé le projet de loi sur les compensations de la hausse des prix d'électricité aux industries à haute consommation d'énergie. Auront droit à ces compensations l'industrie sidérurgique, métallurgique, pétrochimique, chimique et du papier, soit environ 300 entreprises. Le projet prévoit de destiner aux compensations jusqu'à 25% des revenus de la vente des droits à l'émission de CO₂ au cours de l'année précédente. Les travaux sur la législation en matière se prolongent toutefois en raison de l'incertitude existante sur l'application en même temps de la loi sur le gel des prix d'électricité. L'application des compensations résultant de la loi sur le gel des prix et celles prévues dans le projet relatifs aux grands consommateurs industriels d'électricité peuvent interférer et susciter des doutes quant au respect des règles de non cumulation de l'aide publique. La Commission européenne a déjà été informée du projet de loi sur les compensations aux industries à haute consommation d'énergie qui, pour être voté et entrer en vigueur, attend les résultats des négociations avec Bruxelles des dispositions de la loi sur le gel des prix.
- La Commission européenne a donné son accord pour le soutien à la cogénération, projet présenté par les autorités polonaises. Dans le cadre de ce programme seront soutenues les installations en cogénération connectées aux réseaux de chaleur sous forme d'une prime calculée comme différence entre le prix de production d'énergie et le prix du marché. Le budget annuel du programme s'élève à 500 M EUR et durera jusqu'au 31 décembre 2028. Il sera financé par la taxe que paieront les consommateurs d'électricité conformément à la législation sur le marché de capacités. La Commission européenne a toutefois demandé des explications quant au système envisagé d'exemptions de cette taxe dont pourraient bénéficier certaines entreprises.

Électromobilité

- L'Association Polonaise des Carburants Alternatifs et l'Union Polonaise de l'Industrie Automobile ont mis en place un compteur d'électromobilité permettant de voir combien de véhicules électriques et combien de bornes de recharge existent en Pologne. Le compteur est actualisé régulièrement. Il a indiqué qu'à la fin du mois de mars 2019, la Pologne comptait 646 bornes de recharge (1148 points de recharge) pour les véhicules électriques, notamment dans les grandes villes : Varsovie, Wrocław, Cracovie, Katowice, Gdańsk et Poznań. 4987 voitures électriques ont été immatriculées en Pologne, dont deux tiers de voitures entièrement électriques et un tiers des véhicules hybrides.
- La société GreenWay Polska, détentrice du plus grand réseau de bornes de recharge en Pologne, a mis en place deux bornes de recharge rapide (50 kW) auprès des restaurants KFC sur l'autoroute A1 entre Gdańsk et Toruń. Cinq autres bornes de ce type seront bientôt installées près des restaurants KFC à Varsovie, Cracovie, Gdańsk et Łódź. Dans le cadre de la coopération entre GreenWay Polska et AmRest, propriétaire des restaurants KFC, il est envisagé de poursuivre l'installation de bornes de recharge près des restaurants KFC dans les grandes agglomérations, dans les villes moyennes telles que Płock, Świecie, Stargard, Józefów et le long de la voie express S7 (Gdańsk – Varsovie – Cracovie – Rabka).
- La Poste Polonaise a signé une lettre d'intention avec le groupe énergétique Energa portant sur le projet d'installation jusqu'à 20 bornes de recharge pour les véhicules électriques dont disposera la Poste. Energa aura d'ici la fin de l'année 54 bornes de recharge et envisage d'en avoir une centaine jusqu'à 2022.
- La société GreenWay Polska a commencé la modernisation de ses bornes de recharge pour les véhicules électriques afin d'augmenter leur puissance de 50 kW à 100 kW. En été elle installera aussi une borne de recharge d'une puissance de 350 kW à Malankowo, sur l'autoroute A1 Gdańsk-Toruń.

Gaz et pétrole

- Le gestionnaire du réseau gazier polonais, société Gaz-System SA, a choisi le consortium composé de Budimex et de Mostostal Cracovie pour la construction du tronçon polonais de l'interconnecteur gazier polono-slovaque. Ce tronçon, long de 59 km, va de la station de pompage de gaz à Strachocina jusqu'à la frontière polono-slovaque. L'interconnecteur fait partie du corridor gazier Nord-Sud et bénéficie d'un cofinancement du programme « Connecting Europe Facility » à hauteur de 107,74 M EUR, dont 52,5 M EUR pour la construction du tronçon polonais. Par ailleurs, Gaz-System SA prévoit de lancer dans le deuxième semestre de cette année un appel d'offres pour la construction de la partie sud de l'interconnecteur polono-lituanien GIPL. Cette partie compte 158 km sur l'ensemble du tronçon polonais de 343 km. L'interconnecteur GIPL reliera à terme la station de pompage de gaz de Hołowczyce en Pologne et la station Jauniunai en Lituanie, à 30 km au nord-est de Vilnius. La capacité initiale de l'interconnecteur s'élèvera à environ 2,3 Md m³/an. Il devrait être prêt le 31 décembre 2021.
- Le plénipotentiaire du gouvernement pour l'infrastructure énergétique stratégique, M. Piotr Naimski, a annoncé pour cette année la prise de décision sur la future construction d'un terminal flottant GNL dans la Baie de Gdańsk. Prévu pour les années 2024-2025, il permettra de réceptionner environ 4 Md m³ de gaz par an. Ce serait une unité FSRU (Floating Storage and Regasification Unit) équipée pour régazéifier le GNL réceptionné. Connecté au réseau gazier polonais, ce terminal rendra aussi possible les exportations de gaz via les interconnecteurs entre la Pologne et ses voisins. Par ailleurs, le groupe pétrolier Lotos, en commun avec Gaz-System, recherche un consultant pour mener l'étude de faisabilité pour la construction d'un petit terminal GNL à Gdańsk qui servirait pour le transbordement, le ravitaillement de bateaux et la distribution de GNL aux clients finaux et aux stations de service. La valeur de ce projet est estimée à 1,74 M EUR, dont plus de 1 M EUR proviendrait du programme « Connecting Europe Facility ».
- Fin mai, la pollution du pétrole russe acheminé par l'oléoduc « Przyjaźń » (Droujba) a perturbé les livraisons à destination de plusieurs pays, dont la Biélorussie, la Slovaquie, la Hongrie, la Rép. Tchèque, la Pologne et aussi l'Allemagne. Ces pays ont interrompu la réception du pétrole pollué. La Pologne en a reçu 1 M t dont l'utilisation aurait été très nuisible pour les raffineries. Quatre personnes ont été arrêtées dans le cadre de l'enquête menée en Russie. Le transit par le tronçon biélorusse de l'oléoduc devrait reprendre après le 9 juin, tandis que pour parer au problème les groupes pétroliers polonais, Orlen et Lotos, ont augmenté leur approvisionnement en pétrole par voie maritime et les autorités ont débloqué une partie des réserves obligatoires de pétrole pour ne pas perturber le fonctionnement des raffineries. Le nettoyage de tous les tronçons de l'oléoduc serait en cours et devrait terminer le 1^{er} juillet. Dans cette attente l'opérateur du tronçon polonais de l'oléoduc, société PERN, ainsi que les représentants des raffineries polonaises et allemandes concernées discutaient le 23 mai avec la délégation russe sur les moyens à entreprendre pour assainir la situation. Un planning crédible de décontamination par la Russie du pétrole dans les oléoducs vers la Pologne et l'Allemagne aurait été arrêté, tandis que la question des dédommagements serait discutée à Moscou début juin. Le Premier Ministre, M. Morawiecki a déclaré fermement que la Russie et les entreprises russes devraient payer pour avoir acheminé du pétrole pollué par l'oléoduc « Przyjaźń » (Droujba). Le graphique ci-dessous présente la structure des sources d'approvisionnement en pétrole des raffineries d'Orlen et de Lotos en 2018.



Source : PERN

- Le Parlement européen a approuvé une révision de la directive gazière qui doit permettre de mieux encadrer le très controversé projet de gazoduc Nord Stream 2, mené par le russe Gazprom. Le texte, approuvé à une large majorité soumet les gazoducs provenant de pays tiers à la législation européenne. Pour les nouveaux gazoducs, la Commission sera l'instance décisionnaire finale pour accorder toute

dérogation aux règles de l'UE et donnera son autorisation pour qu'un Etat-membre puisse ouvrir des négociations avec un pays tiers. Pour les gazoducs déjà connectés, l'État-membre où se situe le premier point d'entrée pourra déroger aux nouvelles règles pour autant que cela ne nuise pas à la concurrence au sein de l'Union. Bien que la directive ne remette pas en cause la construction de Nord Stream 2, elle rend possible son contrôle par les instances européennes. Le Premier Ministre polonais a déjà annoncé que la Pologne regarderait de très près l'application par Bruxelles des dispositions de la directive afin d'éviter que Nord Stream 2 soit traité d'une manière privilégiée. Néanmoins, la société Nord Stream 2 AG en charge de la réalisation de ce projet et immatriculée en Suisse a déclaré qu'elle espérait voir ce gazoduc bénéficier de la dérogation des dispositions de la directive. En cas contraire, elle prévoit d'entamer une procédure judiciaire à l'encontre de la Commission européenne. Une lettre dans ce sens a été envoyée au Président de la Commission, M. Jean-Claude Juncker.

- Nord Stream 2 a déjà 1000 km et les travaux se poursuivent sur les eaux suédoises, allemandes et finlandaises. Si la Finlande, l'Allemagne et la Suède ont donné leur feu vert pour ce projet, le Danemark n'a pas fait de même et a demandé à la société Nord Stream 2 d'étudier et de présenter un troisième tracé du gazoduc dans sa zone économique. Ceci peut retarder l'achèvement du gazoduc prévu pour la fin de cette année, car le nouveau tracé aura besoin d'une nouvelle décision environnementale dont la délivrance pourrait prendre entre trois et six mois. Selon le journal russe « Kommersant » Gazprom se prépare à l'ouverture d'une procédure judiciaire à l'encontre du Danemark lui reprochant « un retard injustifié dans la délivrance de l'autorisation pour la pose du gazoduc dans ses eaux ».
- La société de distribution de gaz PSG, détenue par le groupe PGNiG, envisage de réaliser 94 investissements dans le cadre de la nouvelle perspective financière de l'UE 2021-2027. Il s'agit notamment des stations de regazéification de GNL et de l'extension du réseau de distribution de gaz. La valeur globale de ces projets avoisine 3,2 Md PLN (744 M EUR). La longueur globale du réseau à construire ou à moderniser est estimée à 3500 km. Dans la perspective actuelle, la société PSG réalise 52 investissements (2400 km du réseau de distribution de gaz), dont la valeur s'élève à 2,5 Md PLN (soit 581,4 M EUR). Selon la société, d'ici 2022 près de 90% des habitants de la Pologne auront accès au gaz (60% fin 2018).
- Depuis 2016 le groupe PGNiG en commun avec l'Institut National de Géologie, réalise le projet « Geo-Métan » qui consiste à analyser les possibilités d'extraction à grande échelle de méthane à partir des gisements de charbon. Dans le cadre de ce programme PGNiG a mis en place une génératrice d'une puissance de 0,9 MW qui produit de l'électricité étant alimentée en méthane provenant du site minier Gilowice. Selon les estimations de l'Institut National de Géologie, les gisements de charbon de Haute-Silésie sont riches d'environ 170 Md m³ de méthane et leur exploitation peut compléter la production nationale de gaz.
- Selon les données préliminaires du principal groupe gazier polonais, PGNiG, au cours du premier trimestre de cette année les importations de gaz russe ont baissé de 40% par rapport à la même période de l'année passée en atteignant 1,79 Md m³ contre 2,98 Md m³ il y a un an. La part du GNL dans les importations a augmenté de 0,51 Md m³ à 0,73 Md m³. La production propre de PGNiG s'est élevée à 1,18 Md m³ en Pologne et à 0,15 Md m³ en Norvège.
- La société « Polskie LNG » a annoncé avoir commencé les travaux d'extension du terminal GNL de Swinoujście de 5 à 7,5 Md m³/an. Cette capacité devrait être atteinte vers la fin de 2021. La réalisation de l'investissement bénéficie d'un cofinancement des fonds européens d'un montant de 128 M EUR en provenance du programme opérationnel « Infrastructure et Environnement ». Il n'est pas exclu que la capacité du terminal soit augmentée à 10 Md m³/an. Le terminal GNL de Swinoujście a le meilleur niveau d'utilisation de ses capacités actuelles parmi les 22 terminaux terrestres de ce type en Europe. Ce niveau oscille autour de 60% contre 30% dans le cas de la plupart des terminaux européens.

Infrastructures de transport

- Le projet de construction de l'Aéroport Central, est piloté par M. Mikołaj Wild, secrétaire d'Etat au Ministère des Infrastructures. L'Aéroport sera localisé le plus probablement à Baranów, à 40 km à l'ouest de Varsovie. Sa construction coûtera environ 35 Md PLN (8,1 Md EUR), dont entre 16 et 19 Md PLN (soit 3,7-4,4 Md EUR) pour le seul volet aéroportuaire qui devrait être opérationnel fin 2027. L'ensemble des travaux sur le projet d'Aéroport Central est coordonné par la société de projet CPK. Lors du Congrès Economique Européen tenu mi-mai à Katowice, M. Wild a présenté le modèle préliminaire de l'infrastructure aéroportuaire (airside). Il propose l'emplacement de deux pistes de décollage parallèles, des aires de stationnement, d'un terminal pour passagers et d'un terminal cargo, d'une gare ferroviaire intégrée avec le terminal pour passagers, des parkings et des voies intérieures. La société de projet CPK a aussi tenu des réunions avec les partenaires sectoriels, tels que des compagnies aériennes, des sociétés logistiques et de transport, des groupes pétroliers, des hôteliers, etc. et avec le Conseil Social composé des représentants des communes concernées qui conseillera la société CPK dans les affaires importantes pour la population locale. Le choix du partenaire stratégique pour la réalisation de l'investissement, ainsi que du réalisateur du masterplan pour le futur aéroport devrait intervenir encore

cette année. Selon les récentes estimations du Ministère des Infrastructures, l'Aéroport Central pourrait assurer l'augmentation des revenus budgétaires d'au moins 2,4 Md PLN/an (558 M EUR/an).

- Le cabinet Baker McKenzie, en commun avec les analystes de Polityka Insight ont préparé un rapport sur le projet du futur Aéroport Central. Pour les auteurs du rapport la nécessité de construire cet aéroport semble évidente, étant donné le flux croissant de passagers que l'actuel aéroport Chopin de Varsovie ne serait plus en mesure de desservir même soutenu par les aéroports de Modlin et de Radom. Ils préconisent aussi la fermeture de l'aéroport Chopin une fois l'Aéroport Central mis en service afin qu'il n'affaiblisse pas l'avantage concurrentiel de la compagnie nationale LOT. Il faudrait toutefois accepter les compagnies low cost dans l'Aéroport Central et adapter l'infrastructure à leurs besoins en construisant, par exemple, un terminal qui leur serait dédié. Selon le rapport les sociétés asiatiques (Singapour, Corée du Sud, Japon, Hong-Kong ou Taïwan), sont les candidats les plus probables pour jouer le rôle du partenaire stratégique pour cet investissement. Ils seraient en mesure d'apporter leur savoir-faire dans la préparation du projet, dans la construction et la gestion de l'aéroport. Les auteurs préconisent aussi la réalisation du CPK dans la formule PPP, où le partenaire privé serait partiellement rémunéré des revenus provenant des loyers de la surface commerciale et de service du futur Aéroport Central.
- Le volet ferroviaire constitue une composante essentielle du projet d'Aéroport Central (CPK). Fin avril, le Conseil des Ministres a adopté l'arrêté sur la liste des lignes ferroviaires à importance nationale qui est dédié en pratique à la réalisation du volet ferroviaire CPK. Il permettra de simplifier les procédures d'investissement lors de la construction des voies ferrées reliant l'Aéroport à de nombreuses villes polonaises. Le programme ferroviaire pour l'Aéroport Central prévoit la construction en trois étapes de presque 1600 km de lignes ferroviaires d'ici 2040. L'étape « zéro » comprend la construction de 140 km du tronçon entre Varsovie, l'Aéroport Central et Łódź qui devrait être prêt avant la mise en exploitation de l'Aéroport Central. Il fait partie de l'ancien projet de train à grande vitesse (appelé ligne Y). Ce tronçon comprendra les raccordements entre l'Aéroport Central et les lignes vers Varsovie et vers Łódź avec un connecteur vers l'Axe Ferroviaire Central (CMK) à destination de Katowice/Cracovie et un autre vers Kutno et Poznań. L'étape « zéro » coûterait 8-9 Md PLN (1,9-2,1 Md EUR). Le trajet entre l'Aéroport et Varsovie durera 15 minutes et entre l'Aéroport et Łódź – 25 minutes. A terme l'axe CMK sera prolongé de l'Aéroport Central vers Płock, Grudziądz et la Triville (Gdańsk, Sopot, Gdynia) et la ligne à grande vitesse (ligne Y) de Łódź vers Poznań et vers Wrocław. La première étape prévoit la construction de 880 km de voies ferrées et la deuxième – 580 km. La réalisation du volet ferroviaire permettra à 120 villes polonaises de se retrouver dans une zone qui garantirait l'accès à l'Aéroport Central en moins de 2,5 heures. La société CPK entend lancer cette année un appel d'offres pour la réalisation de l'inventaire environnemental du réseau ferroviaire qui devrait connecter l'Aéroport Central avec Varsovie, Płock, Wrocław, Toruń et Gdańsk. Elle a aussi déposé, en commun avec le gestionnaire tchèque du réseau ferré, une demande de cofinancement par les fonds européens de la construction du tronçon ferroviaire entre Katowice et Ostrava via Jastrzębie Zdrój (30 km). Les deux sociétés envisagent aussi de coopérer lors de la construction du tronçon devant relier Wrocław à Prague.
- Le port maritime de Swinoujście sera doté d'un terminal conteneurisé DCT d'un coût de 3,3 Md PLN (environ 767 M EUR). Il sera en mesure de traiter jusqu'à 1,5 M EVP/an. L'investissement possède une étude préliminaire de faisabilité et les négociations sont en cours avec les sociétés intéressées à la réalisation de ce projet. Parmi les intéressés se trouve une société britannique qui avait participé à la construction du terminal conteneurisé DCT dans le port de Gdańsk. Il est prévu que le terminal de Swinoujście soit prêt après 2025. Le port de Gdynia envisage aussi d'importants investissements. Il envisage la construction d'un port extérieur long de 2500 m et large de 700 m qui abritera un terminal conteneurisé d'une capacité de 2 M EVP/an. Dans ce port extérieur il est aussi prévu de mettre en place un petit terminal GNL qui servirait au ravitaillement direct de bateaux et une centrale électrique à gaz. Au cours des trois dernières années les investissements réalisés et commencés dans le port de Gdynia se sont élevés à 1,2 Md PLN (279 M EUR).
- Fin mai 2016, le gouvernement polonais a décidé d'entreprendre les travaux permettant d'ouvrir la lagune de la Vistule à la Baie de Gdańsk. A cet effet il a été décidé de creuser un canal qui rendrait à Elbląg et aux communes avoisinantes l'accès direct à la mer. L'investissement devrait être réalisé dans les années 2019-2022 par l'Office Maritime de Gdynia. Le canal creusé aura la longueur de 1,3 km et 5 m de profondeur. Il devrait permettre à Elbląg d'accueillir les bateaux à paramètres maritimes (100 m de longueur, 20 m de largeur et 4 m de tirant d'eau). La construction du canal sera financée par l'Etat. Son coût est estimé à plus de 880 M PLN (205 M EUR). Le Ministre de l'économie maritime et de la navigation fluviale, M. Gróbarczyk, a déclaré que même si le coût du projet augmentait, son financement supplémentaire serait assuré. L'Office Maritime de Gdynia a lancé un appel d'offres pour la réalisation de la première étape de cet investissement et a reçu sept offres, dont une pour un montant de 1 PLN (0,233 EUR) émanant du groupe turc Kolin Insaat & Turizm. Ce groupe a indiqué que c'était une offre test, alors qu'une telle catégorie n'existe pas dans la législation polonaise. Le maître d'ouvrage ne pourra pas la traiter sérieusement. Les autres offres oscillent entre 992 et 1448 M PLN (soit entre 231 et 336,7 M EUR), alors que le budget prévu pour ce projet ne s'élève qu'à 880 M PLN (soit environ 205 M EUR). Toutefois le Ministère de l'Economie Maritime et de la Navigation Fluviale déclare que la procédure du

choix du réalisateur de l'investissement sera rapide, le contrat pouvant être signé en septembre de cette année.

- Via Carpatia serait une voie rapide devant relier à terme la Lituanie (Klaïpeda) à la Bulgarie et à la Grèce (Thessaloniki). En Roumanie un embranchement de Via Carpatia serait construit jusqu'au port de Costanza. Une déclaration dans ce sens a été signée le 3 mars 2016 à Varsovie par sept pays européens. En Pologne Via Carpatia, longue d'environ 600 km, irait de la frontière lituanienne jusqu'à la frontière slovaque. Le trajet envisagé de Via Carpatia est présenté sur la carte ci-dessous.



Fin avril, les représentants de 10 pays européens et de la Commission européenne ont pris part à la conférence au sujet de Via Carpatia qui s'est tenue à Łańcut, ville polonaise du sud-est du pays. Lors de cette conférence a été signée une déclaration demandant à la Commission d'incorporer cet axe routier au réseau TEN-T de base. Le projet Via Carpatia prend aussi de l'ampleur. D'autres pays y ont adhéré (Biélorussie, Ukraine, Croatie, Turquie et Bosnie-Herzégovine), tandis que la Lettonie, l'Estonie et même la Finlande réfléchissent à se joindre au projet. Le tronçon polonais et slovaque de Via Carpatia devrait être prêt fin 2023 et le tronçon hongrois – en 2022.

- La société PKP-PLK gère 3326 ponts sur les lignes ferroviaires en exploitation. Leur longueur totale s'élève à 133,5 km. En 2019, la société prévoit de construire ou moderniser 168 ponts, entre autres à Cracovie, sur le trajet de Rail Baltica, à Dęblin, Varsovie, Warka et sur le canal de Kędzierzyn en Haute Silésie. A Cracovie trois nouveaux ponts seront construits sur la Vistule d'ici fin 2020 et l'investissement, d'une valeur de l'ordre de 232 M EUR, sera cofinancé du programme « Connecting Europe Facility ».
- Le Secrétaire d'Etat au Ministère des Infrastructures, M. Wild, a annoncé que son ministère travaillait sur la nouvelle stratégie de l'aviation civile polonaise. Il a assuré que l'aéroport de Modlin ne serait pas fermé, mais que c'était bien l'aéroport de Radom qui devrait jouer le rôle d'aéroport complémentaire au futur Aéroport Central en desservant notamment les compagnies low cost. Les travaux sur cet aéroport ont démarré ce mois-ci. Ils comprennent le rallongement de la piste de décollage à 2,5 km et la construction d'un nouveau terminal capable de desservir 3 M de passagers/an. Le coût des travaux à réaliser à Radom s'élèverait à environ 450 M PLN (105 M EUR). Il est aussi prévu d'entreprendre les travaux d'extension sur l'aéroport Chopin de Varsovie bien qu'il puisse être voué à la fermeture à l'inauguration de l'Aéroport Central. Toutefois les travaux sont nécessaires étant donné un nombre croissant de passagers à desservir (18 M en 2018). On y prévoit, entre autres, l'extension du terminal existant et l'aménagement de 40 nouvelles aires de stationnement pour les avions.

Bâtiment/Logement

- La réalisation du programme public de construction de logements sociaux (Logement+) progresse très lentement. Selon le vice-ministre des investissements et du développement en charge de l'habitat, M. Artur Soboń, la banque des terres constructibles (KZN), créée pour recenser les terrains qui lui sont transférées par les collectivités, institutions ou agences et entreprises publiques et disposant actuellement de 500 000 parcelles, n'en détient que 500 où la construction d'immeubles d'habitations dans le cadre du programme est possible. La KZN a sélectionné 115 localisations en Pologne où seraient construits 63 000 logements, dont 700 logements sur la rive droite de Varsovie. Depuis le lancement du programme « Logement+ » en juin 2016, les autorités n'ont réussi à construire que 850 logements sur un objectif de 100 000. Cet objectif ne serait atteint qu'en 2021-2022 si la réalisation du programme accélère. Selon le Ministre Soboń qui paraît optimiste, au cours des dix prochaines années il sera possible de construire dans le cadre du « Logement+ » 2,5 M de logements.

- Selon les données de l'Office Central de Statistiques (GUS), le secteur du bâtiment et du génie civil a noté au mois de mars une croissance de l'ordre de 10,8% par rapport au mars 2018 et de 27,2% par rapport au février de cette année. Il est bien possible que cette croissance avoisine 20% pour l'ensemble de l'année en cours. Toutefois le nombre d'entreprises de construction qui ont des problèmes financiers a aussi augmenté d'environ 20% par rapport à la fin 2017. L'endettement global du secteur est évalué à 4,75 Md PLN (1,1 Md EUR).
- Selon le rapport de la société de conseil Grant Thornton, seules 1407 sur 2478 communes polonaises (56,8%) disposaient vers la fin de 2018 des programmes de revitalisation. Certaines villes ont commencé la préparation de tels programmes avec un retard de trois ans, alors que les fonds européens pour le cofinancement des opérations de revitalisation, disponibles dans la perspective 2014-2020, s'élèvent à presque 8,4 Md PLN (2 Md EUR). Les communes urbaines sont plus avancées dans la préparation de leurs programmes de revitalisation (86%) que les communes rurales (43%). Dans les voïvodies d'Opole, des Basses Carpates, de Kujawy-Poméranie et de Podlachie, 100% des communes urbaines se sont déjà dotées des programmes de revitalisation.
- Selon le rapport de la société de conseil CBRE Research, en Pologne l'offre de surfaces industrielles et logistiques s'est élevée fin 2018 à 15,7 M m², soit une augmentation de 17% par rapport à la fin de 2017. Au cours de 2018, environ 2,18 M m² ont été mis à la disposition de clients potentiels. L'indice des surfaces inoccupées s'élève à 5,1%. Le niveau des loyers reste stable avec 2,50 – 3,90 EUR/m².
- Selon les données de l'Office Central de Statistiques (GUS), au cours du quatrième trimestre de 2018, les prix de logements ont augmenté en moyenne de 7,7% par rapport au dernier trimestre 2017. Les prix de logements ont crû le plus dans la région de Petite Pologne (de 8,1%). Les régions de Poméranie Occidentale et de Sainte-Croix ont noté une baisse des prix respectivement de 0,8% et de 0,4%.

Transport

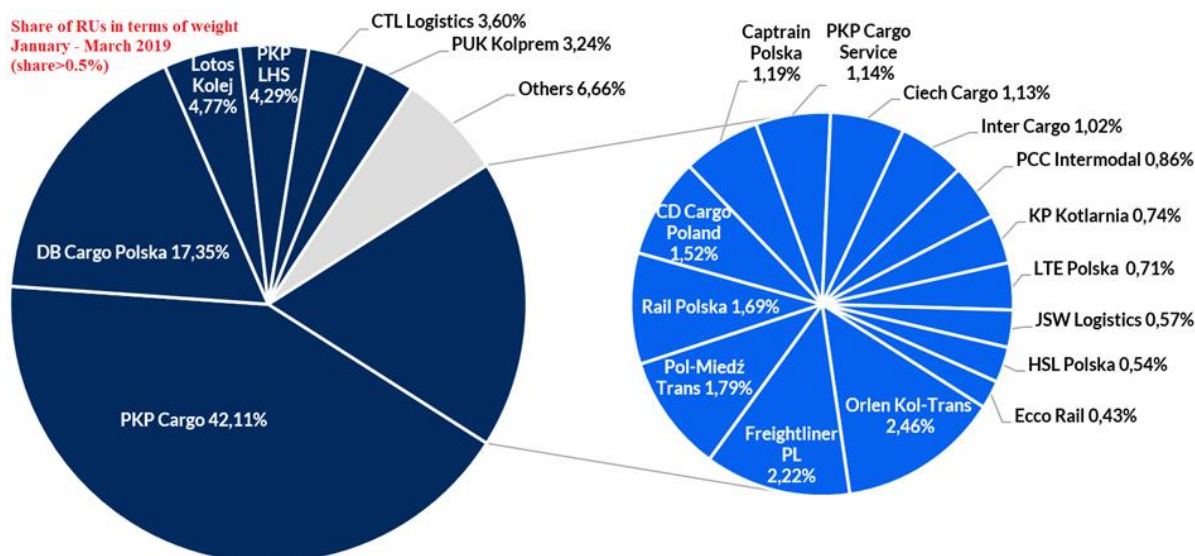
Urbain

- Le 23 mai 2019, Solaris Bus & Coach S.A. (fabricant polonais de construction d'autobus, de trolleybus et de tramways racheté en juillet 2018 par CAF) et la RATP ont signé un contrat portant sur la fourniture d'un bus électrique Solaris Urbino 8.9 LE électrique. Dans le cadre de l'option contractuelle, l'opérateur de transport en commun s'est réservé la possibilité de prolonger le contrat pour un montant de 10 M EUR, ce qui correspond à la fourniture d'une douzaine de bus Solaris zéro émission supplémentaires. Le véhicule commandé par la RATP sera équipé d'un moteur électrique central de 160 kW. Depuis 2003 Solaris a livré presque 550 d'autobus pour les villes françaises.
- Cette année MZA, la régie de transports de Varsovie envisage de lancer un appel d'offres pour la fourniture des 80 bus à gaz, dont 60 au GNL (gaz naturel liquéfié) et 20 au GNC (gaz naturel comprimé). Actuellement, MZA a dans sa flotte 35 autobus GNL.
- La société *Tramwaje Warszawskie* (tramways de Varsovie) a demandé au président de l'Office des Marchés Publics de réaliser un contrôle préalable de l'appel d'offres pour la livraison des 213 nouveaux tramways. Le contrôle devrait se terminer au cours des premières semaines du mois de juin. Un bilan positif du contrôle ouvrira la voie à la signature du contrat avec Hyundai fin juin ou début juillet. Pour rappel, l'offre de la société coréenne s'élevait à 1,82 Md PLN (0,42 Md EUR).
- Suite à la demande des soumissionnaires potentiels la régie de transports de Cracovie a décalé d'un mois la date limite de présentation des offres dans l'appel d'offres pour la livraison des 60 nouveaux tramways, soit jusqu'au 15 juillet.

Ferroviaire

- PKP Intercity a décidé d'exercer l'option d'achat des 26 rames supplémentaires dans le cadre du contrat avec l'usine « Fabryka Pojazdów Szynowych H. Cegielski » signé au début de l'année dernière. La valeur du contrat a augmenté de 223, 8 M PLN (52 M EUR) et s'élève à 697, 3 M PLN brut (16, 2 M EUR). Toutes les rames devraient être fournies d'ici février 2022.
- PKP Cargo espère choisir le fournisseur des 31 locomotives électriques dans les deux mois à venir. En premier lieu, l'opérateur veut acheter les sept locomotives qui seraient utilisées sur les lignes nationales. La fourniture des 24 locomotives commencerait vers la fin 2021 ou au début 2022 et terminerait d'ici la fin 2023.
- Le 27 mai le conseil d'administration de PKP Cargo a décidé de nommer le directoire actuel de la société pour le nouveau mandat. Ainsi, Czesław Warsewicz continuera à exercer ses fonctions du président. Voici la liste des membres du conseil :
 - Leszek Borowiec – membre du Conseil en charge des questions financières,
 - Grzegorz Fingas – membre du Conseil en charge des affaires commerciales,
 - Witold Bawor – membre du Conseil en charge des questions opérationnelles,
 - Zenon Kozendra – membre du Conseil, représentant des employés.
- Wojciech Dinges a démissionné du poste de président de Koleje Śląskie (opérateur ferroviaire régional de la voïvodie de Silésie) qu'il occupait depuis septembre 2015.

- La KUKE (équivalent polonais de la Coface) et la Banque Pekao vont soutenir l'exportation des trains produits par PESA. Il s'agit d'un contrat pour la fourniture des six rames à six caisses pour une entreprise de leasing appartenant à la banque nationale biélorusse. Le contrat dont la valeur dépasse 65 M EUR sera cofinancé par Pekao qui accordera un crédit au client biélorusse avec l'assurance-crédit à l'exportation par la KUKE.
- Le volume du fret ferroviaire transporté en Pologne au premier trimestre 2019 a diminué de 3 % par rapport à l'année dernière et s'élève à 60, 1 M t.



source : UTK (Office du Transport Ferroviaire)

- Hyper Poland, start-up polonaise envisageant de créer la version polonaise de l'*hyperloop*, un train ultra-rapide évoluant dans un tube, a réussi à susciter l'intérêt des investisseurs et des institutions pour son projet. La société qui veut créer un démonstrateur à une échelle de 1:5 et une simple voie d'essai d'une longueur de 48 m a obtenu entre autres une subvention de 120 000 USD de Microsoft, mais aussi un cofinancement à hauteur de 16, 5 M PLN de la part du Centre National de la Recherche et du Développement (NCBiR).

HONGRIE

Environnement

- La Hongrie a fixé de nouvelles cibles de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES). Le nouveau Plan national sur l'Énergie et le Changement climatique, présenté par le ministère de l'Innovation et de la Technologie, fixe un minimum de réduction des émissions de GES de 52% en 2050, par rapport à 1990, avec un objectif idéal de 85% de baisse.
- Pour ce faire, la part des énergies renouvelables dans la production d'énergie devrait augmenter de 20% d'ici 2030, s'établissant à 4 600 MW, dont 4 000 MW issus de l'énergie solaire. Le plan prévoit aussi une baisse de la consommation de chauffage urbain de 8% d'ici à 2030, s'inscrivant dans une baisse globale de la consommation d'énergie de 14%. Cet objectif de baisse et de rationalisation de la consommation d'énergie est directement lié à la volonté du gouvernement de diversifier ses sources énergétiques et, surtout, de baisser sa dépendance au gaz russe, aujourd'hui indispensable au chauffage des habitations et à l'activité des usines.

Énergie

Gaz et électricité

- Peu avant la rencontre entre Viktor Orban et Donald Trump, les États-Unis ont annoncé qu'ils feraient des concessions d'envergure sur le prix de livraison du Gaz naturel liquéfié qu'ils livreraient en Europe via le futur terminal gazier de Krk (Croatie), encore en projet. Les concessions devraient permettre au GNL américain de coûter moins cher que le gaz russe importé par pipeline. La Hongrie avait annoncé être prête à financer le terminal gazier à hauteur de 25%, à la condition expresse que le gaz qu'elle pourrait y acheter le soit à un prix plus compétitif que le gaz russe. Parallèlement, le ministre des Affaires étrangères Peter Szijjarto a souligné l'importance, en plus de l'approvisionnement via Krk, du développement des forages prospectifs, puis d'une éventuelle exploitation des gisements gaziers de la mer Noire roumaine par la compagnie américaine ExxonMobil. Si cette dernière ne prend pas de décision ferme sur de potentiels investissements d'ici septembre, la Hongrie se verrait obliger d'ouvrir des

négociations avec la Russie pour s'assurer un approvisionnement gazier de long terme – le contrat actuel courant jusqu'en 2021.

- La Hongrie a trouvé un accord de principe avec le Turkménistan pour assurer l'approvisionnement de l'Europe centrale en gaz turkmène. Les détails seront décidés lors d'une rencontre bilatérale qui se tiendra en octobre. La route de livraison la plus probable passe par l'Azerbaïdjan – qui a des poches de gaz très proches des poches turkmènes dans la mer Caspienne – puis, de là, soit rejoindrait le Turkish stream, encore en construction, soit passerait en Géorgie puis en Roumanie ou Bulgarie via la mer Noire – solution dont la probabilité augmenterait en cas d'exploitation des gisements gaziers roumains dans cette même mer.
- Les revenus de Mavir, gestionnaire du réseau électrique appartenant à l'État, ont atteint 715 M EUR en 2018, soit le niveau le plus élevé en 70 ans d'existence. Ce chiffre représente une augmentation de 32% par rapport aux 543 M EUR réalisés l'année précédente. L'Ebitda s'élevait à 93 M EUR. La société a investi 79 M EUR dans des investissements fixes l'année dernière, dont les deux tiers dans des projets de développement de réseaux. La filiale d'échange de gaz régionale Ceegex a réalisé un bénéfice l'année dernière pour la première fois depuis son lancement.

ENR

- Le ministre des Affaires étrangères hongrois Szijjarto a annoncé la signature d'un accord-cadre avec l'entreprise chinoise China Machinery Export and Import Company (CMC), filiale de l'entreprise publique China General Technology Group. Cet accord s'inscrit dans le cadre plus large d'une volonté de CMC d'investir un total 1 Md EUR dans les énergies renouvelables, et facilitera la construction, en cours, de la plus grande centrale solaire d'Europe centrale à Kaposvár pour plus de 100 M EUR ainsi que la création d'un centre technique et de maintenance régional à Kaposvár. A plus long terme, il favorisera également les projets de CMC dans la mise en place de centrales d'énergies renouvelables, la transformation de centrales conventionnelles, le développement du stockage d'énergie, la rénovation, le développement et le fonctionnement efficace de systèmes de chauffage central.
- Le groupe Alteo, fournisseur et producteur d'énergie issue de sources renouvelables, a annoncé une perte nette après impôts de 75 000 EUR, contre un bénéfice net de 500 000 EUR l'an dernier à la même période. Cette contreperformance s'explique principalement par une hausse des coûts d'amortissement sur certains investissements et une hausse des taux d'intérêt sur le portefeuille global de prêts. Le chiffre d'affaires est cependant en hausse de 25% à 20 M EUR, tout comme l'EBE, en hausse de 12% à 1,4 M EUR. Pour mémoire, Alteo avait levé 6 M EUR en mars 2019 pour financer ses projets de croissance. Alteo a finalisé l'acquisition du parc éolien Euro Green Energy. L'accord sur l'achat du parc éolien de 25 MW, jusqu'ici propriété de Raiffeisen Energiaszolgáltató a été annoncé en avril. En acquérant la ferme de Bőny, dans le comté de Győr-Moson-Sopron, Alteo a doublé la capacité de son portefeuille d'énergies renouvelables, qui passe à 55 MW. Alteo a financé l'achat par une augmentation de capital de 6 Md EUR réalisée en mars. Alteo dispose également de centrales au gaz naturel d'une capacité totale de près de 50 MW.

Nucléaire

- Après que la justice hongroise a décidé la déclassification d'une grande partie de l'accord de construction de la centrale nucléaire de Paks II, Bendek JAVOR, eurodéputé écologiste hongrois, a saisi le Procureur général hongrois et la Commission européenne sur l'illégalité de l'accord en question. M. JAVOR pense avoir identifié deux points susceptibles de l'invalider : sa rédaction en anglais, d'abord, alors que la loi hongroise dispose que tous les contrats relatifs aux biens publics doivent être rédigés en hongrois ; le fait que les différends doivent être tranchés conformément au droit suisse, ensuite, alors que l'État hongrois ne devrait pas reconnaître d'ordre juridique étranger.
- Six universités hongroises vont commencer à former des ingénieurs nucléaires dans le cadre d'un cursus conçu avec Paks II. Le cursus durera deux semestres et sera spécifiquement dédié à la formation d'ingénieurs devant travailler sur la nouvelle centrale nucléaire Paks II. La première promotion sera issue de l'université de Pécs, et comptera une petite centaine de diplômés.
- Paks II, l'entité qui gère l'extension et la mise à niveau de la centrale nucléaire de Paks, a effectué le premier paiement de l'année à l'entreprise Rosatom, maître d'œuvre et contractant général I du projet. Près de 30 M EUR ont été versés, dont 24,5 M en provenance de la ligne de crédit mise à disposition du gouvernement hongrois par une banque d'État russe qui financera 80% du montant total de l'investissement. Ce montant global est sensiblement inférieur au montant prévisionnel – 325 M EUR – qui devait être versé en 2019, à l'instar de 2018 – 43 M EUR versés contre 325 prévus. Ces retards dans les paiements découlent de retards pris dans le lancement des travaux.

Energies fossiles

- La compagnie pétrolière hongroise MOL a recommencé à importer du pétrole russe par le pipeline Druzhba. Pour mémoire, le transit de pétrole via ce pipeline avait été stoppé par l'Ukraine, les consommateurs finaux occidentaux refusant d'en acter livraison en raison d'un pétrole de très mauvaise

qualité. Pour faire face à cette baisse d'approvisionnement, la Hongrie avait dû puiser dans ses réserves stratégiques.

- Le ministère de l'Innovation et de la Technologie a publié un appel d'offres pour huit concessions d'exploration et d'exploitation d'hydrocarbures, une concession d'exploitation de lignite et une concession d'exploration et développement de la géothermie. Les concessions minières d'hydrocarbures couvrent les zones autour de Csongrad, Csorna, Erd, Kadarkut, Kisvarda, Nyirbator, Pusztaszer et Zala-Kelet, le lignite la zone autour de Sajokapolna et la géothermie la zone autour de Gadoros. Les dates limites de dépôt des candidatures ont été fixées au 25 et 26 septembre selon les zones. Les concessions d'énergie fossiles ont une durée initiale de 25 ans, la concession géothermique de 35 ans, avec dans chaque cas la possibilité d'un renouvellement pour au maximum la moitié de la durée de la concession initiale.

Infrastructures

- Le gouvernement va augmenter de 10 M EUR les 20 M EUR de subventions disponibles pour les TPE des secteurs du BTP et de la construction. Ces subventions servent à moderniser les machines et les technologies dont disposent les entreprises concernées. Cette hausse de subvention vise à améliorer la productivité des entreprises du secteur, dont le carnet de commande s'élève à 79 Md EUR jusqu'à 2023. Honorer toutes ces commandes requerrait une hausse de productivité d'au moins 50% dans le secteur.

Routier

- D'ici trois ans, un tronçon de l'autoroute M7 reliera les villes de Szombathely, Körmend et Zalaegerszeg. La construction de l'autoroute M86 entre Körmend et Szombathely a commencé et l'autoroute M76 sera construite entre Zalaegerszeg et Körmend. Parallèlement, la Nationale 8 entre Litér et Füred passera à quatre voies, de même qu'un axe entre la Nationale 8 et la départementale 82 à Veszprém. Le gouvernement a également décidé de construire une route de quatre voies entre Komárom et Székesfehérvár sur les Nationales 13 et 81, ce qui libérerait partiellement l'autoroute M1 et l'autoroute M5 à la traversée de Budapest.
- Le gouvernement hongrois a décidé d'augmenter la capacité des routes reliant actuellement les autoroutes M1 et M6, qui desservent l'Ouest et le Sud-Ouest du pays. Actuellement, la seule connexion autoroutière entre ces deux voies passe par l'autoroute M0, qui fait office de périphérique externe de Budapest et est en conséquence fréquemment encombrée. Le passage de plusieurs routes provinciales en deux fois deux voies permettrait donc de réduire la circulation sur l'autoroute M0, mais aussi de repousser la rénovation de l'autoroute M1, que les automobilistes de l'Ouest de la Hongrie désireux de rejoindre l'autoroute M6 n'auraient plus à parcourir dans son intégralité.

REPUBLIQUE TCHEQUE

Fonds européens

- Selon la Commission européenne, le Premier ministre Andrej Babiš se trouverait dans une situation de conflit d'intérêts en raison de la persistance de liens avec ses anciennes entreprises. Cette conclusion a été tirée par un rapport d'audit envoyé aux autorités tchèques par la Commission. Le rapport confirme que les sociétés des Fonds fiduciaires de Babiš n'auraient pas dû obtenir de subventions depuis août 2018, moment où de nouvelles règles européennes sont entrées en vigueur. La République tchèque devrait rendre à l'UE un montant estimé par la République tchèque à environ 280 M CZK (11 M EUR) de subventions. La Commission conseille aux autorités tchèques de vérifier le versement des subventions dans le cadre des programmes concernés. Selon le Premier ministre, la République tchèque a obtenu le projet de rapport préalable qui est confidentiel jusqu'à la clôture de la procédure. La République tchèque répondra au projet de rapport dans les délais impartis par la Commission dès qu'elle aura remis la version tchèque du rapport. Ce courrier est généralement envoyé dans un délai d'un mois à compter de la version anglaise. Une partie de l'opposition, notamment les Pirates, estime que dans cette situation Babiš ne peut pas rester dans sa fonction.

Energie

CEZ

- CEZ souhaite vendre ses actifs à l'étranger, en Roumanie, en Bulgarie, en Pologne, et en Turquie, pour dégager de nouvelles ressources (des dizaines de milliards CZK) pour investir davantage dans la production à partir d'énergie renouvelable et éventuellement nucléaire. La nouvelle stratégie de CEZ figurera à l'ordre du jour de son assemblée générale à la mi-juin.

Environnement

Déchets

- Le ministère de l'environnement mène une campagne de sensibilisation, intitulée ("stop au plastique") auprès des industriels et de l'opinion publique sur la question du remplacement des plastiques par les bioplastiques. Cette campagne est menée par le ministre Richard Brabec afin de réduire la consommation de plastiques jetables. Les bioplastiques fabriqués posent également un problème environnemental : non seulement ils ne peuvent pas être recyclés à l'instar des autres plastiques mais il est aussi difficile de les distinguer par rapport aux plastiques classiques. En 2018, seize entreprises ont participé à la campagne de sensibilisation en signant un accord volontaire avec le ministère (Boulevard Bageterie, Benzina, Café Costa, Cross Café, Chemins de fer tchèques, Dudes & Barbies, Fruitissimo, Hello Bakery, Ikea, Leo Express, Lidl, M. Baker, Paul, Starbucks, Rellay, UGO). Il s'agit de laisser la possibilité aux consommateurs d'apporter leurs propres récipients (tasses, verres, etc.) dans ces établissements afin de limiter les plastiques offerts automatiquement ainsi que les aliments emballés individuellement. À partir de 2019, les entreprises, les municipalités, les organisations à but non lucratif et les particuliers peuvent se porter volontaires pour contribuer à la campagne.

Eau

- La lutte contre la sécheresse est une des priorités du gouvernement d'Andrej Babiš. Le gouvernement prévoit d'investir 30 Md CZK dans l'aménagement des conduites et réservoirs d'eau et 20 Md CZK issus des fonds structurels européens seront versés dans des aménagements naturels, tels que les étangs.
- La consommation d'eau a continué d'augmenter en République tchèque en 2018. Sa consommation totale a augmenté d'une année sur l'autre de 1,8 l à 133,5 l par personne et par jour, alors que la consommation moyenne était précédemment de 89,2 l d'eau par jour. C'est 0,6 l de plus que l'année précédente.

Transports

Ferroviaire

- Le nouveau ministre des transports, Vladimír Kremlík, a soutenu lors de la réunion des ministres des transports des pays V4 à Bratislava le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse reliant Varsovie-Katowice-Ostrava-Brno-Bratislava et Budapest. Cette LGV, permettant de relier les ports baltiques avec l'Europe centrale et du sud à une vitesse de 300 km/h, pourrait être aussi compétitive que les liaisons aériennes. Les évaluations relatives au coût, aux conditions techniques et à la rentabilité sont en cours. Les ministres se sont exprimés contre les coupures budgétaires dans la prochaine période de programmation budgétaire européenne 2021-2027 dans le domaine des infrastructures de transport. Le ministre tchèque a assuré que les liaisons ferroviaires à grande vitesse demeureront la priorité pour la République tchèque qui reprendra la présidence du groupe de Visegrad au 1^{er} juillet.
- En République tchèque, la construction de nouvelles lignes à grande vitesse pourrait commencer en 2025 selon le ministre. Le projet de construction des voies permettant une vitesse de 250 km/h sur les axes Prague – Brno-Ostrava/Breclav (Vienne), Prague – Dresde, Prague – Pilsen (Munich) et Prague-Wroclaw prendra 30 ans, coûterait 600 Md CZK 23, soit 22 Md EUR et se fera d'après les normes françaises. Les préparatifs liés à la construction de la première ligne entre Prague et Dresde devraient prendre plus de temps en raison de problèmes liés au rachat des terrains autour de Prague.
- Au vue de la croissance durable du nombre de passagers, les opérateurs ferroviaires (Ceske Drahy, RegioJet et Leo Express) prévoient d'investir des centaines de millions CZK en 2019 pour acquérir de nouveaux trains pour les lignes à longue distance et régionales, ainsi que pour moderniser leurs flottes existantes. L'opérateur national, Ceske Drahy, a commandé 50 nouveaux trains RegioPanter auprès de Skoda et a lancé un AO pour 90 wagons pour la ligne Prague – Hambourg. RegioJet, qui commencera à exploiter plusieurs lignes en mode conventionnel (Prague-Bohumín et la région d'Ústí n. Labem), investira dans les nouveaux trains régionaux et à longue distance et dans l'augmentation des capacités de trains sur les lignes commerciales, notamment sur la ligne Prague – Ostrava – Košice et Prague – Brno-Vienne/Bratislava (hausse de passagers de 13%). Les trois nouveaux trains chinois (CRRC) pour Leo Express seraient déployés en 2020 après l'obtention d'homologation sur les lignes régionales (régions de Pardubice et de Zlín). L'opérateur privé bénéficie d'une option d'achat de 30 autres trains chinois.

Routier

- Le poids des transports de marchandises transportés par voie routière a représenté 479 M t en 2018, soit une hausse de 4,4% en glissement annuel. L'accroissement du fret routier depuis 2012 est imputable principalement à la part du transport intérieur qui représente 93% du trafic total de fret par les transporteurs tchèques. L'importance des commandes en République tchèque augmente notamment en lien avec la croissance économique. Cependant, les marchés internationaux, censés être plus rentables,

diminuent considérablement. Le transport international a reculé de 47% par rapport à l'année 2015. Cette baisse s'explique notamment par la pénurie de chauffeurs (15 000 postes actuellement vacants) et par la concurrence des transporteurs des pays d'Europe de l'Est ainsi que par les complications liées au salaire minimal dans les pays d'Europe de l'Ouest. En raison de la hausse des coûts, les transporteurs tchèques ont procédé à l'augmentation de leurs prix équivalant à 10%.

- Le consortium SkyToll et CzechToll a presque achevé le nouveau système de péage basé sur une technologie de satellite qui devrait entrer en opération à partir de 2020. Près d'un cinquième des portails à micro-ondes du système actuellement exploité pourrait être intégré dans le nouveau système pour le contrôle du prélèvement des péages. Les chauffeurs pourront s'enregistrer dans le nouveau système à partir de septembre 2019. Cependant, le tribunal régional de Brno a renvoyé l'affaire (recours de l'exploitant actuel, Kapsch contestant la signature du contrat avec Skytoll et CzechToll) à l'office de lutte anti monopole (UOHS) pour réexamen. Le ministère des transports réclame à la Cour administrative suprême l'annulation de cette décision et continue de préparer le lancement du nouveau système de péage par satellite.
- La compagnie allemande FlixBus a annoncé avoir finalisé le rachat des sociétés d'autocars longue distance EUROLINES et ISILINES à l'opérateur français Transdev. L'acquisition d'Eurolines, active dans le secteur du transport par bus long distance en République tchèque depuis 1992, renforce le réseau européen du transporteur allemand. Son concurrent, l'opérateur privé RegioJet (anciennement Student Agency) a porté plainte contre FlixBus pour pratiques déloyales dans le but de saper la concurrence tant sur le marché tchèque du transport par bus que sur le marché international.

Urbain

- Le conseil municipal a approuvé le plan de mobilité durable d'ici 2030. Ce document stratégique définit les perspectives de développement des transports pour les onze prochaines années et il prévoit notamment l'achèvement du périphérique de Prague, la construction de la nouvelle ligne métro et le développement du transport ferroviaire. Il prévoit plus de 500 projets qui nécessiteront des investissements à hauteur de 100 Md CZK (3,87 Md EUR). Dans le cadre des efforts visant à atténuer les effets négatifs du transport automobile, le plan donne la priorité aux transports en commun, aux vélos et prévoit la mise en place des péages urbains à l'entrée de la ville. La ville déclarera l'état d'urgence climatique au mois de juin sur l'ensemble du territoire métropolitain.
- Le conseil a également lancé les premières études de faisabilité pour la mise en place de trois lignes fluviales de transports en commun sur la Vltava. La ville souhaite offrir de nouvelles possibilités de transport étant donné l'absence de lignes le long du fleuve. C'est une tâche difficile en raison de l'important trafic qui existe déjà sur le fleuve (principalement des bateaux de plaisance). Si le projet est réalisé, la ville suivrait l'exemple de nombreuses métropoles européennes où les navettes fluviales permettent de diversifier l'offre de transports en commun.
- La mairie de Prague souhaite lancer une étude géologique en vue de préparer la construction de la nouvelle ligne du métro de la capitale tchèque. Menée par la société de transports en commun de Prague (DPP), cette étude devrait coûter 1,58 Md CZK (environ 61 M EUR). La prospection géologique commencera dans un mois mais les problèmes liés à l'acquisition de plusieurs terrains ne sont pas encore réglés.

Fluvial

- Conséquence de la sécheresse exceptionnelle, le transport fluvial de marchandises est en recul constant: en 2018, 1,38 M t de marchandises a été transporté sur le réseau navigable tchèque, soit le chiffre le plus bas depuis quinze ans (-15% en g.a). L'explication de cette baisse de performance est aussi à chercher dans l'infrastructure fluviale insuffisante : la construction des systèmes de retenue d'eau censée élever le niveau de l'Elbe à Děčín et à Přelouč pour améliorer la navigabilité est débattue depuis une vingtaine d'années et systématiquement reportée pour des raisons environnementales. Les écologistes redoutent un impact sur l'environnement mais ils doutent par ailleurs de l'utilité de l'initiative, arguant que le système ferait monter le niveau d'eau uniquement sur le tronçon tchèque du fleuve, alors que le problème se pose aussi du côté allemand. L'Etat n'a pas trouvé jusqu'à présent les mesures permettant de réduire ou compenser ces impacts.

SLOVAQUIE

Energie

- L'Autorité de régulation a présenté son concept de pauvreté énergétique. L'Autorité propose d'introduire des aides publiques à hauteur de 10 à 28,5 EUR / mois aux familles les plus touchées par cette pauvreté, aides utilisables uniquement dans le cadre du remboursement des factures d'énergie. D'après les estimations, cette mesure devrait coûter env. 7,8 M EUR / an à l'Etat slovaque.

Energie nucléaire

- Lors du Forum européen sur l'énergie nucléaire à Prague (29 – 30 avril), le Premier ministre slovaque Peter Pellegrini a confirmé la réalité du projet de nouvelle centrale nucléaire, projet étudié conjointement entre la société publique slovaque JAVYS (démantèlement et gestion des déchets nucléaires) et le groupe tchèque CEZ réunis au sein d'une joint-venture intitulée JESS. Etant donné le contexte économique, le projet de cette nouvelle centrale nucléaire de génération III+ et d'une puissance de 1 700 MW est pour l'instant gelé mais bien réel. Pour mémoire, le ministère de l'Environnement avait donné son feu vert il y a deux ans suite à l'évaluation environnementale du projet. Et le permis est valide jusqu'en 2023.
- Suite aux critiques, notamment de la part de son voisin autrichien (voir la veille Avril 2019), Slovenske elektrarne, principal électricien du pays, invitera prochainement les experts de l'Agence internationale de l'énergie atomique pour une mission de contrôle du troisième bloc de la centrale nucléaire à Mochovce avant sa mise en opération. Il devrait s'agir de la mission OSART (Operational Safety Assessment Review Team) juste après le contrôle d'experts de l'Association mondiale des opérateurs des établissements nucléaires (WANO) et avant l'introduction du combustible nucléaire dans le réacteur. Le directeur général de Slovenske elektrarne, M. Branislav Strycek, prévoit la mise en opération du réacteur au plus tôt en novembre 2019 (et, dans un scénario pessimiste, en mars 2020).

Gaz

- Selon les données d'Eurostat, le prix du gaz en Slovaquie (hors TVA et autres taxes et prélèvements récupérables) pour un client non résidentiel dans la tranche de consommation la plus représentative (entre 2 778 MWh et 27 778 MWh) a été de 3,1 EUR / 100 kWh au second semestre 2018, prix correspondant à la moyenne européenne. En glissement annuel, le prix a augmenté de 6,6 % en Slovaquie contre 11 % dans l'UE. Toutes taxes et prélèvements compris, le prix a atteint 3,7 EUR / 100 kWh en Slovaquie et dans l'UE. S'agissant des ménages, le prix toutes taxes et prélèvements compris s'est établi à 4,6 EUR / 100 kWh au second semestre 2018 (contre 6,7 EUR / 100 kWh en moyenne dans l'UE). Le prix a augmenté de 3,1 % en glissement annuel en Slovaquie contre 5,7 % dans l'UE. La part des taxes et des prélèvements a représenté 17 % du prix moyen en Slovaquie contre 27 % en moyenne dans l'UE. Exprimé en parité de pouvoir d'achat, le prix en Slovaquie a été de 6,8 contre 6,7 EUR / 100 kWh dans l'UE.

Electricité

- L'accord stratégique entre les deux sociétés allemandes E.On et RWE sur leur nouvelle stratégie respective à l'international qui prévoit la reprise par RWE de toutes les activités « production électrique » et celle par E.ON de toute les activités « distribution et solutions aux clients » devrait impacter la Slovaquie. En effet, E.On possédait jusqu'à ce jour la distribution d'électricité à l'Ouest du pays et RWE à l'Est. Ainsi, E.On devrait reprendre le contrôle du distributeur à l'Est du pays. Pour mémoire, les trois distributeurs historiques en Slovaquie ont été privatisés dans les années 2000. Même si l'Etat slovaque a conservé la majorité au capital de ces sociétés (51 %), il en a perdu le contrôle managérial, mais garde tout de même un droit de préemption concernant toutes les acquisitions. A ce sujet, le ministre de l'Economie slovaque Peter Ziga s'est exprimé en faveur du rachat par l'Etat slovaque des parts de RWE au sein du distributeur à l'Est.
- Selon les données d'Eurostat, le prix de l'électricité en Slovaquie (hors TVA et autres taxes et prélèvements récupérables) pour un client non résidentiel dans la tranche de consommation la plus représentative (entre 500 MWh et 2 000 MWh) était au second semestre 2018 de 12 EUR / 100 kWh, soit légèrement supérieure à la moyenne européenne (11,5 EUR / 100 kWh). En glissement annuel, le prix a augmenté en Slovaquie de 7,9 % contre 2,8 % dans l'UE. Toutes taxes et prélèvements compris, le prix a atteint 14,4 EUR / 100 kWh contre 14,2 EUR / 100 kWh pour la moyenne européenne. S'agissant des ménages, le prix toutes taxes et prélèvements compris s'est établi à 14,6 EUR / 100 kWh au second semestre 2018 (contre 21,1 EUR / 100 kWh en moyenne dans l'UE). En glissement annuel, le prix a augmenté de 1,4 % en Slovaquie contre 3,5 % en moyenne dans l'UE. La part des taxes et des prélèvements a représenté 42 % du prix moyen en Slovaquie contre 37 % en moyenne dans l'UE. Exprimé en parité de pouvoir d'achat, le prix en Slovaquie a été de 21,5 EUR / 100 kWh, très proche de la moyenne européenne (21,1 EUR / 100 kWh).

Chaleur

- La BEI a approuvé l'octroi d'un prêt d'un montant total de 100 M EUR pour les trois centrales (parmi les six publiques au total dédiées à la production de chaleur) située à Zilina (nord du pays), Zvolen (Slovaquie centrale) et Kosice (l'est du pays) en vue de réaliser des travaux de modernisation pour rendre la production compatible aux nouvelles exigences environnementales européennes. Pour mémoire, les trois autres centrales publiques se situent dans les villes suivantes : Bratislava, Trnava à l'Ouest et Martin au centre.

Transports

Transport ferroviaire

- Les ministres des Transports des pays du V4 réunis à Bratislava, le 21 mai dernier, ont signé une déclaration commune relative à la construction future de nouvelles infrastructures ferroviaires pour le train à grande vitesse roulant à 300 km/h qui devrait relier entre elles les quatre capitales. Selon le ministre slovaque, M. Arpad Ersek, ces nouvelles lignes pourraient venir concurrencer le transport aérien étant donné les distances assez courtes entre les capitales. Les futures infrastructures pourraient être cofinancées sur fonds européens sur la prochaine période 2021-2028.
- L'un des plus grands constructeurs européens de wagons, la société slovaque Tatravagonka, a remporté mi-mai l'appel d'offres lancé par la société polonaise Polskie Koleje Państwowe concernant la livraison de 936 wagons destinés au transport de marchandises. La livraison de ces wagons s'échelonne sur les quatre prochaines années. Le montant de ce contrat s'élève à 86 M EUR. Pour mémoire, Tatravagonka dispose d'une capacité annuelle de production de wagons en Slovaquie de 3 000 unités, l'entreprise possédant des sites de production également en Pologne, Serbie, Inde et Allemagne.

Transport routier

- Lors du Conseil des ministres du 21 mai, le gouvernement a approuvé le transfert des ressources européennes de différents programmes opérationnels dont notamment le transfert de 70 M EUR du programme opérationnel Recherche et innovation vers le programme opérationnel Infrastructure intégrée. Ce montant sera utilisé pour la modernisation et la reconstruction des routes nationales ainsi que pour le cofinancement de la construction des contournements de quelques villes slovaques. Le programme opérationnel Ressources humaines bénéficiera d'un transfert de 10 M EUR en provenance du programme opérationnel Administration publique effective pour financer les activités et les mesures relatives à la transformation de la région minière de Nitra.
- Selon le journal allemand Handelsblatt, le constructeur automobile VW devrait revoir sa décision de ne pas produire de voitures électriques dans son usine à Bratislava qui pourrait annoncer prochainement la production d'un petit modèle électrique - initialement prévue à Emden en Allemagne. Le journal allemand met en avant notamment la rentabilité du projet en Slovaquie, notamment par rapport aux coûts en Allemagne.
- Le 29 mai dernier, le gouvernement slovaque a approuvé le projet de soutien à l'électromobilité soumis par le ministère de l'Economie. Grâce à ce programme, l'Etat devrait ainsi subventionner à hauteur de 25% ou 35 % toutes personnes physiques ou morales pour l'achat de véhicule propre. Le programme est doté de 5 M EUR. Ce soutien concerne non seulement les véhicules électriques mais également les modèles hybrides. L'Association de l'industrie automobile ZAP salue ce programme qui respecte le principe de neutralité technologique en prenant en considération également les modes de propulsion alternatifs. L'aide publique sera conditionnée par l'enregistrement et l'utilisation du nouveau véhicule pendant au moins quatre ans. Les personnes qui mettront à la casse leur ancien véhicule à combustible fossile de plus de 15 ans percevront le montant le plus important de cette aide.

Environnement

- D'après les données d'Eurostat, les émissions de CO2 ont augmenté en Slovaquie de 2,4 % en 2018 par rapport à l'année précédente tandis qu'elles ont baissé de 2,5 % en moyenne en Europe. Les émissions slovaques en 2018 ont représenté 0,9 % de l'ensemble des émissions en Europe.

SLOVENIE

Fonds européennes - BEI

- En matière de transport, la construction d'une nouvelle voie ferrée pour le tronçon Divača-Koper, est un projet clé pour la Slovénie, ainsi que pour la région. Ce projet ferroviaire, vieux d'une vingtaine d'années, est une priorité absolue pour la ministre slovène de l'infrastructure Alenka Bratušek au cours de son mandat. Effectivement l'*hinterland* du port de Koper, premier port de la mer adriatique en termes de containers, concerne les échanges avec l'Asie de l'Autriche, de la Hongrie et de la Slovaquie et la portion de voie ferrée concernée occasionne aujourd'hui une lenteur de transport de marchandise et un goulot d'étranglement pour le fret transitant par Koper, compromettant également les projets de développement du port.

La construction de cette voie ferrée, dont le relief du tracé de 27 km nécessite plus de 20 km d'ouvrages d'art, viaducs et surtout tunnels, rend essentiel un partenariat international pour les entreprises locales de BTP (le groupe Vinci est par ailleurs intéressé à la construction de cette voie ferrée).

Le gouvernement slovène a transféré en 2017 la gestion du projet de doublement de la voie ferrée Divača-Koper de l'agence d'infrastructure à « 2TDK », le véhicule de titrisation détenu à 100% par l'État, qui a été constitué conformément au droit régissant le projet.

Selon le dernier plan d'investissement du projet de « 2TDK », celui-ci a été réévalué à 1,2 Md EUR et dont est actuellement exclu le recours à des financements de pays voisins concernés par la connexion au Port de Koper (en 2017 la Hongrie avait fait connaître son intérêt à participer au tour de table pour 200M€). Le gouvernement slovène a adopté à l'unanimité le plan d'investissement en question, ce qui a permis l'ouverture des travaux en février dernier. Le montant total du projet, qui devrait être construit d'ici 2025, s'élèverait à 968 M EUR aux prix actuels, mais avec une réserve pour travaux imprévus à 1,2 Md EUR. Les sources de financement prévues du projet sont les suivantes :

- 522 M EUR - capital global de la société étatique « 2TDK » (dont 400 M EUR du budget national et 122 M EUR de la nouvelle taxe sur le fret)
- 250 M EUR fonds de cohésion européens
- 250 M EUR prêt de la BEI
- 167 M EUR prêts des banques commerciales
- 6 M EUR de l'augmentation de 4% d'ici 2020 des frais d'utilisation des infrastructures ferroviaires

Le projet de la nouvelle voie ferrée Divača-Koper devrait donc bénéficier de fonds de cohésion européens pour 250 M EUR et d'un prêt de 250 M EUR de la Banque européenne d'investissement (BEI), initialement prévu à hauteur de 300 M EUR.

Au cours des négociations avec la BEI, la Slovénie a dû examiner le projet en raison du mécontentement de cette institution du déroulement, de l'ampleur et du prix de projet. Le conseil des directeurs de la BEI, siégeant le 15 mai 2019, a finalement donné l'accord pour un prêt à hauteur de 250 M EUR sur 35 ans, dont le taux n'est pas encore dévoilé. Il s'agit d'une des décisions les plus importantes dans le processus de la construction du projet et un signal important aux autres participants au projet. La BEI a néanmoins négocié avec « 2TDK » l'émission par l'Etat slovène d'une caution préalable à la signature du contrat – l'Etat slovène doit donc adopter la loi de caution. La décision de la BEI est également une garantie supplémentaire aux banques commerciales avec lesquelles « 2TDK » doit encore négocier des prêts pour 167 M EUR. Avec cette dernière tranche de financement, « 2TDK » peut clore la construction financière et commencer la réalisation du projet, dont l'appel d'offre pour les travaux principaux est prévu d'ici la fin de l'année.

Transport

Ferroviaire

- Le groupe « Slovenske železnice » (Chemins de fer slovènes) a signé un contrat avec le fournisseur suisse « Stadler Rail » pour l'achat des 26 trains en trois variantes (trains normaux, trains duplex et trains diesel) pour un montant de 151 M EUR. Il s'agit d'une deuxième tranche d'achat après la signature d'un contrat de même quantité il y a un an, visant à moderniser le transport ferroviaire en Slovénie.

LETTONIE

Energie

- Le gestionnaire du réseau de transport d'énergie électrique, « Augstsprieguma Tikls », a commencé la construction de la troisième interconnexion entre la Lettonie et l'Estonie. Les travaux sont divisés en trois étapes et doivent être terminés avant 2020. Dans le cadre de ce projet, il est prévu de construire une ligne de 300 kV de 176 km reliant la station de cogénération Rigas TEC-2 à la frontière estonienne. Grâce à la réalisation de ce projet, la puissance du débit électrique entre les deux pays augmenterait de 500/600MW. Le coût total du projet représente 84 M EUR, dont 38 M EUR financés par les fonds européens.
- Selon les données publiées par l'office letton des statistiques (www.csb.gov.lv), en 2018, les centrales de cogénération ont produit 4,170 G Wh d'électricité, en hausse de 39% par rapport à 2017, ce qui représente 62% du volume total de la production de l'énergie électrique en Lettonie. La chaleur et la sécheresse ont fortement impacté la production de l'énergie électrique en provenance des centrales hydroélectriques, dont le volume a atteint seulement 2,44 M kWh, en baisse de 44% (4,367 M kWh en 2017).

Infrastructures

- L'appel d'offres lancé par la coentreprise RB Rail AS, en charge du projet ferroviaire Rail Baltica, et portant sur la conception et la supervision d'une nouvelle voie ferroviaire sur le trajet Vangazi – Salaspils – Misa, a été remporté par le groupement d'entreprises Egis Rail SA - DB Engineering & Consulting GmbH - Olimps Ltd. Ce contrat, dont le montant s'élève à 12,02M EUR, consiste en construction de

67 km de la ligne ferroviaire à grande vitesse, connectée au centre de logistique à Salaspils et le centre de maintenance de l'infrastructure à Vangazi. Il est prévu également de construire 33 passages routiers et onze ponts, y compris un pont sur la Daugava d'une longueur de 1,3 km. L'offre d'Egis Rail SA - DB Engineering & Consulting GmbH - Olimps Ltd. ant a été jugée la plus avantageuse face à aux deux autres candidatures, dont Obermeyer Planen+Beraten - Prointec S.A. et IDOM, Consulting, Engineering, Architecture - Ingeneria y Economia del Transporte.

- L'appel d'offres lancé par la coentreprise RB Rail AS, en charge du projet ferroviaire Rail Baltica, et portant sur la conception et la supervision de 56 km de ligne ferroviaire Rail Baltica à Riga et ses banlieues, a été remporté par le consortium de deux entreprises espagnoles, IDOM, Consulting, Engineering, Architecture - Ingeneria y Economia del Transporte (INECO). Ce projet, dont le montant s'élève à 12,9 M EUR, se compose de trois tronçons : Upeslejas – gare ferroviaire de Riga, Tornakalns – Imanta et l'aéroport de Riga – fleuve Misa. L'offre d'IDOM-INECO a été jugée la plus avantageuse face aux cinq autres candidats, dont « ACG31-Ambergt-Consultrans-GEG-Greisch-Grid-Inzenierbuve », « Obermeyer Planen + Beraten GmbH », « Consortium Tyspa-Setec-Tuc Rail-Rem Pro », « Systra/Cowi Mainline » et « AIA Latvia Mainline Riga ».
- L'appel d'offres lancé en décembre 2018 par l'entreprise « Eiropas dzelzcela linijas (EDZL) », actionnaire letton de la coentreprise balte RB Rail, en charge du projet Rail Baltica, et portant sur la conception et la construction d'un pont ferroviaire sur la rivière Daugava, d'un remblai et d'un nouveau bâtiment de la gare centrale de Riga, a été remporté par le groupement de deux entreprises « Besix » (Belgique) et « Re Re Buve » (Lettonie). Le montant total du contrat s'élève à 430,5 M EUR. La durée estimée de réalisation de la conception détaillée du projet est de 21 mois, tandis que les travaux de construction pourraient débuter au printemps 2021 et se terminer avant 2026. L'offre de « Besix ReRe Group » a été jugée plus avantageuse que celle de l'autre candidat, groupement d'entreprises ITL Rail Baltica.

LITUANIE

Environnement

- Le rapport de suivi de la Commission européenne sur la mise en œuvre de la réglementation environnementale de l'UE considère que la Lituanie est bien partie pour atteindre avec succès son objectif de retraitement d'ici à 2020 de 50% de déchets. La commission conseille à la Lituanie (i) de veiller à ne pas créer trop de centres d'incinération de déchets ; (ii) de mieux utiliser les fonds structurels et d'investissement européens afin de mieux appliquer les règles environnementales, en particulier les règles de gestion des déchets et des eaux usées et de garantir des capacités administratives suffisantes ; (iii) le développement du traitement mécano-biologique est également encouragé.

Energie

- Afin de promouvoir la production de biogaz en Lituanie, la société « Amber Grid », qui détient le monopole du réseau lituanien de transport de gaz naturel, fournit depuis le 1^{er} juin 2019 des garanties d'achats aux entreprises pour la production de gaz produit dans le cadre de technologies bi-phase de méthanisation de la biomasse. Cette décision a été rendue possible grâce à un arrêté du ministre de l'Énergie datant de mai.
- La deuxième cargaison de 10 000 m³ de gaz GNL de la société russe Novatek qui exploite du gaz de Yamal à destination du fabricant d'engrais lituanien Achema. Le groupe Achema est décidé à acheter des molécules de gaz russe par gazoduc depuis Gazprom ou par voie GNL (cf. bulletin du mois de mai).

Transports

- Lors d'un débat politique organisé par le Patronat lituanien (LPK) avant les élections européennes, l'Union patriotique/chrétiens-démocrates lituanienne a indiqué que l'élection du PPE Manfred Weber pourrait entraîner une approche du paquet mobilité plus favorable aux positions lituaniennes. L'association patronale des sociétés du transport routier « LINAVAL » a accusé les sociaux-démocrates d'avoir voté en faveur du paquet Mobilité. La tête de liste du parti social-démocrate expliquait que sa position reflétait la préoccupation de son parti visant la protection des employés du secteur de transports et l'assurance que leurs droits sociaux soient correctement respectés. Les électeurs lituaniens ont ensuite créé la surprise aux Européennes en remettant en selle le parti social-démocrate qui arrivait en 2^{ème} position (16,2 %), ce parti est actuellement en négociation de coalition avec M. Skvarnelis, le Premier ministre lituanien qui est sorti affaibli des élections présidentielles auxquelles il n'a pas été élu et des élections européennes.
- Lors d'un entretien que l'ambassade a eu avec le ministre des affaires sociales et du travail, celui-ci a indiqué qu'il pensait qu'un accord de branche équilibré entre la Fédération des transports par camion (LINAVAL) et le syndicat des chauffeurs routiers serait trouvé d'ici au mois de septembre 2019. (Pour le fond du dossier, cf. bulletin du mois de mai).

- Ouverture d'une enquête publique à la demande d'un député de l'opposition du Parlement lituanien (Seimas) après qu'un reportage de la chaîne de télévision nationale « LRT » ait raconté de quelle façon l'entreprise « Sigmen », détenue par Y. Simonenkov, un ancien officier du KGB letton, a remporté des contrats de ventes de rails pour un montant cumulé de plusieurs dizaines de millions d'euros à la société publique de chemins de fer « Lietuvos Geležinkeliai ». Selon la presse, « l'entreprise lettonne aurait des connexions très haut placées au sein du système politique russe ».
- À la fin de l'été 2019, deux premiers bus électriques lituaniens devraient être mis en circulation sur Klaipėda. Les bus seront construits par l'entreprise lituanienne « Vejo projektai », on ignore encore s'il s'agit concrètement d'une usine d'assemblage de bus électriques chinois « badgés » sous une enseigne lituanienne. L'usine de « Vejo projektai » est actuellement installée dans la zone franche de Klaipėda dont elle déménagera, une nouvelle usine d'une valeur de 7 MEUR y est en effet en cours de construction.

ESTONIE

Energie

- Dans un accord quadripartite entre les trois pays baltes et les Etats-Unis signé en mai 2019, les pays de cette zone ont convenu de consolider leur collaboration dans une perspective de synchronisation des réseaux baltes avec le reste de l'Europe en terme d'énergies renouvelables, de gaz naturel et d'expansion des importations de GNL. La première réunion des quatre parties prenantes aura lieu en septembre prochain à Vilnius¹.
- Eesti Energia a lancé son offre de solutions énergétiques solaires aux particuliers leur permettant de produire eux-mêmes de l'énergie solaire et de réduire ainsi leurs factures énergétiques. Dans le cadre de cette offre, Eesti Energia fera le travail de gestion de projet et de construction et d'acquisition des permis nécessaires comme de l'entretien de l'équipement pour le client. Eesti Energia a déjà installé des dizaines de centrales solaires pour particuliers avec une capacité de production de près de sept mégawatts. En effet, l'opérateur estime la moyenne annuelle d'ensoleillement aussi importante que dans le centre de l'Allemagne, et a déclaré la baisse des températures aériennes en Estonie rend les panneaux plus efficaces².
- L'augmentation du prix de l'électricité en Estonie peut, dans une certaine mesure, être expliquée à une hausse du prix des quotas de CO₂. Rappelons qu'entre mars et avril 2019, le prix de l'électricité a augmenté de +5,2% atteignant les 42, 18 EUR/MWh alors que, sur le même temps, le prix des quotas carbone a augmenté de +16,9% s'établissant en moyenne autour de 25, 67 EUR/t, une tendance augmentant significativement les coûts d'entrée des producteurs d'électricité³. Cette hausse des prix des quotas carbone s'explique entre autres par le report de la sortie du Royaume-Uni de l'Union Européenne. En avril, le prix moyen de l'électricité était de 5,14 EUR/kWh⁴.
- Le prix du quota d'émission de CO₂ a été multiplié par cinq en une année⁵ et que les centrales électriques estoniennes alimentées en schistes bitumineux ne sont assez compétitives : l'Estonie est en voie de passer de la position d'exportateur à celle d'importateur. Cette tendance lourde provoque l'inquiétude des membres du gouvernement et des syndicats, elle pourrait en effet mener à de forts plans de licenciements dans le nord-est du pays, avec 6000 salariés⁶.

Transport

- Le gouvernement estonien récemment formé allouera 437 M EUR pour les transports publics au cours des quatre prochaines années afin de maintenir la gratuité des transports publics gratuits et le maintien d'un service des ferries entre le continent et les îles du pays. Par ailleurs, 7,9 M EUR seront mobilisés pour reconstruire la partie ferroviaire entre Tapa et Narva ainsi que 10 M EUR pour rénover celle entre Tallinn et Tartu. Avec un budget de 17,3 M EUR, le gouvernement financera l'aéroport de Pärnu. Enfin, pour réduire les accidents de la route, de nombreux investissements dans la construction routière sont prévus, notamment entre Tallinn et Tartu (67,4 M EUR), Tallinn et Pärnu (29 M EUR), et dans la périphérie de Tallinn (19,3 M EUR)⁷.
- Dans le nouveau programme de la coalition, l'achat de trains de voyageurs est une priorité. Actuellement, Eesti Liinirongid AS (Elron), la société de transport public, responsable de l'organisation du transport de trains de voyageurs en Estonie, exploite 20 trains diesel et 18 trains électriques. Ce sont des trains diesel qui vont être acquis, notamment pour la ligne entre Tartu-Narva qui est la route à la plus forte demande.

¹ BNS

² Eesti Energia

³ BNS

⁴ Eesti Energia

⁵ Confédération syndicale des travailleurs de l'énergie

⁶ Narva Energy

⁷ BNS

Notons qu'en 2018, le nombre de passagers d'Elron a augmenté de +4% et les recettes sur les billets ont progressé de +21% (16 M EUR)⁸.

- Eesti Teed, la société publique de maintenance routière, a été privatisée en mai 2019 à travers la vente de 100000 des actions appartenant à l'État avec une valeur nominale de 100 EUR. Le Ministère propose de vendre cette participation de l'État pour au moins 14 M EUR. Selon une analyse et une estimation de la valeur d'Eesti Teed commandée par KPMG, cette dernière avait été estimée en octobre dernier entre 9,2 et 12,9 M EUR⁹.

© 2014 – Service Economique Régional, Ambassade de France en Pologne @FranceEcoPoland

Ce document représente une veille effectuée dans les secteurs Energie, Transport, Environnement, Infrastructures, par l'ensemble des services économiques des Etats d'Europe centrale et balte. Toute reproduction, représentation, intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, sur quelque support que ce soit, papier ou électronique, effectuée sans l'autorisation écrite expresse du Service Economique Régional de l'Ambassade de France en Pologne, est interdite et constitue un délit de contrefaçon sanctionné par l'article L.335-2 du code de la propriété intellectuelle.

Clause de non-responsabilité

Le Service Économique Régional de Varsovie s'efforce de diffuser des informations exactes et à jour, et corrigera, dans la mesure du possible, les erreurs qui lui seront signalées. Toutefois, il ne peut en aucun cas être tenu responsable de l'utilisation et de l'interprétation de l'information contenue dans cette publication.

⁸ Elron

⁹ Err news